

انترناشيونال



مجلة اللغة العربية دورية دولية شاملة
تصدر في العدد 1428
منذ 1428 هـ الموافق 2007 م



- مقتطفات من تقرير لجنة الصناعة والطاقة بمجلس الشعب
- عن التكنولوجيات وصناعة المستقبل.
- دراسة عن هيكلية سلك حديد مصر
- التلوث البيئي .. مخاطره وحلول
- السياحة العالمية بالأرقام
- تنمية القدرات الثانية للأفراد وأثرها في إحداث قوة اقتصادية منتجة.



**Royal
Logistics**

**رويال
للخدمات اللوجستية**



رائدة فى النقل الدولى واللوجستيات

LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS

web: www.royallogisticsintl.com



عزيرى المتورد
إذا كنت تفكر فى أفضل الطرق التى تنجز بها أعمالك مع العالم الخارجى
... من فضلك توقف فوراً عن التفكير
... فخيرل الشحن الدولى يتحدثون

رويال للخدمات اللوجستية

ولدت عملاقة وبدأت من حيث إنتهى الآخرون
(التميز له حدود و تميزنا بلا حدود)

- فريق عمل متخصص ومدرّب فى جميع أنشطة الشحن الدولى وفق أحدث المعايير العالمية
- أكبر شبكة نهايات طرفية متصلة بالدوائر الجمركية على مستوى الجمهورية
- أكبر شبكة وكلاء تغطى جميع أنحاء العالم
- خدمات الشحن الدولى من وإلى أى مكان فى العالم ببحراً وجواً
- المشروعات - الأمانة الشخصية - المعارض - التخزين والتوزيع
- خدمات النقل البرى من وإلى جميع أنحاء الجمهورية
- التخلص الجمركى من وإلى جميع الموانئ المصرية (بحرى وجوى)
- تغطية الشحنات تأمينياً من الباب إلى الباب
- الضخص المسبق عن السلع الصناعية

معنا.... وداعاً للتأخير.... وداعاً للقلق

مكتب القاهرة: ٢٩: ش فريد - هليوبوليس - القاهرة - مصر
ت: ٤٣٩٩٩٢٢ - ٤١٨٤٣٣٣ - ٤١٨٤٣٨٢ - ٢٠٢ - فاكس: ٤١٨٤٣٨٧٧ - ٢٠٢
مكتب الاسكندرية: ١٠: ش المتحف الرومانى - المسلة - الدور الثانى
٤٨٣٨١٥٥ - ٤٨٣٨٩٥٢ - ٢٠٢ - فاكس: ٤٨٧٧٧٢٢ - ٢٠٢
مكتب ميناء السفينة العن المسطحة - السويس
ت: ٣٧١, ٣٧١ - ٢٧١, ٢٧١ - ٢٠٢ - فاكس: ٣٧١, ٣٧١ - ٢٧١, ٢٧١ - ٢٠٢
مكتب بورسعيد: ٧١: ش الجبرتي - بورسعيد - مصر
ت: ٣٣٥٢٩٤١ - ٣٣٥٢٩٤١ - ٢٠٢ - فاكس: ٣٣٥٢٩٤٢ - ٢٠٢
مكتب مطار القاهرة: مطار القاهرة الدولى - مركز التصدير الدولى - مكتب رقم ٢٠٤
ت: ٢٦٧١٤٦٨ - ٢٠٢, ٢٦٧١٤٦٨ - ٢٠٢, ٢٦٧١٤٦٨ - ٢٠٢, ٢٦٧١٤٦٨ - ٢٠٢

إدعاء ٢٠٠٧

انقرناشيوئال نت
الإسكندرية



ماذا حققت مجموعة الثماني الصناعية؟..!

عقدت قائمة مجموعة الثماني الصناعية الكبرى إجتماعهم السنوي في هيلينجندام بالمانيا بحضور عدد من القبل الأخرى وعلى رأسها الدول الخمس ذات الاقتصاديات العالية وهي الصين والهند والبرازيل وكندا وكسيت. وقد تمتع الدول الأفريقية الخمس المؤسسة لجامعة نياد لتقلات التنمية والتنمية بجنوب أفريقيا والسنغال والجزائر ومصر وغانا بصفتها الرئيس الحالي للإتحاد الأفريقي المشاركة في القمة.



ولقد ساد التوتر أجواء القمة بسبب الخلاف الأمريكي حول مشروع الدرع الصاروخية الأمريكية، وشلل الدول الأوروبية والولايات المتحدة في التوصل لاتفاق حول ملف المناخ.

وتطلعت إجماعات القمة آراء واقتراحات كان من أهمها :

• تأكيد الرئيس الأمريكي جورج بوش على مطالبة الكونجرس بمضاعمة الميزانية المخصصة لمكافحة الإرهاب خاصة في أفريقيا لتصل إلى حوالي 30 مليار دولار على مدى خمس سنوات، واقتراحه إستراتيجية جديدة للحد من التهديدات المتزايدة في عقد إجتماع بين أكبر الدول المصدرة لثقلوت بحلول نهاية العام الجاري لإيجاد المسبل المناسبة للحد من الإتهديدات المتزايدة والاتفاق على خطة طويلة المدى للحد من هذه الظاهرة الخطيرة بحلول نهاية عام 2008، والتأكيد على فرض عقوبات على الحكومة السودانية بسبب ما وصفه بصفوات الإبادة الجماعية التي يستعرضها لها إقليم دارفور حالياً.

• تأكيد نسوي تيان كاي مساعد وزير الخارجية الصينية على أن هناك خللا كبيرا في منظومة الاقتصاد العالمي إلا أنه ليس من مستويها الصين ولا ينبغي أن تتحمل بغيرها عبء معالجة وتوصييه.

• إشارة جيمس كونيغتون رئيس مجلس البيت الأبيض لشئون البيئة على أن الولايات المتحدة ليست الدولة الوحيدة التي سجلت إضرابها بالنسبة لخفض إنبعاثات الغازات المسماة لأن كلا من اليابان وروسيا وكندا بدءوا بول أخرى ترفع الأهداف الأوروبية لهذا التفضي.

تأكيد نيكولا ساركوزي الرئيس الفرنسي على أن دول الثماني لم تحقق التقدم اللازم للوصول إلى إتفاق حول إحتمال تحديد مئة إضافية مدتها ستة أشهر ليتم مستقبل كوسوفا الذي تعارض روسيا وحيلاتها التقليدية صربيا منحه الإستقلال. والانسحاب للقضية الدرع الصاروخية التي ترغب واشنطن في إلتقامها في التشيك وبولندا بدعى مواجهة أي هجوم متوقع من الدول الماركة كإيران وكوريا الشمالية. فقد أكد الرئيس الأمريكي أن هذا المشروع لا يستهدف روسيا على الإطلاق، ولا يشكل خطرا على أوروبا وأن النظام الدفاعي المقترح ليس موجها ضد روسيا، مؤكدا ترحيبه بأي تعاون روسي بهذا الشأن ، إلا أنه بالرغم من ذلك قد دعا فلاديمير بوتين الرئيس الروسي لتنفيذ الأمريكي بقاءه أن هناك العديد من الدول الطليقة لأوشنغتون في المناطق القريبة من الدول الماركة وبإمكان واشنطن أن تقيم الدرع في دول حليفة لحلف الناتو كتركيا أو حتى العراق بعيدا عن بولندا والتشيك المتحالفة للأراضي الروسية. ولم يرد على الرئيس الأمريكي واقتفى بالصمت.

وقد رحب حلف شمال الأطلسي باقتراح الرئيس الروسي الذي يدعو للمشاركة في الدرع من خلال قاعدة روسية في أرمينيا بدلا من بناء قواعد جديدة في أوروبا ، إلا أنه أكد على أنه من الجيد جدا التحكم على هذا الاقتراح بأنه قابل للتفيذ.

وقد أعرب سيرجي لافروف وزير الخارجية الروسية عن أمله في أن تكون الولايات المتحدة مستعدة لمناقشة مستوى المخاطر المشتركة من نشر الدرع الصاروخية في أوروبا مشيرا إلى أن تصريحات السلطة التشريعية والبولندية تؤكد أن نشر المنظومة الأمريكية ضد روسيا بالتمديد، إلا أن توني بليز رئيس الوزراء البريطاني أكد ثقته بأن مشروع الدرع الصاروخية الأوروبية لن يؤدي لحدوث إلتصامات بين أوروبا والولايات المتحدة.

وفي النهاية جاء البيان الختامي لقادة مجموعة الثماني الصناعية الكبرى الذي إتلفته على:

• تقديم 60 مليار دولار كمساعدات مرفح الإيزم والمخريا في أفريقيا، كما تم تجديد الإلتزام بدفع مساعدات القارة إلى 50 مليار دولار سنويا حتى عام 2010، وقد إلتصقت منظمات الإغاثة المالية مؤلفي كل من إيطاليا وكندا الذين رفضتا زيادة مساعدات التنمية إلى أفريقيا.

• التوصل إلى إتفاق يفضي إنبعاثات الغازات الملوثة في الجو إلى النصف بحلول عام 2050، ويشمل ذلك الإلتزام وأنها خطة الأمم المتحدة لحماية المناخ.

• تعهد إيران بإتخاذ إجراءات مضاعمة طالما رفضت الإستجابة لقرارات المجتمع الدولي بشأن تخصيب اليورانيوم، • مطالبة كوريا الشمالية التخلي عن كل برامجها الذرية بأسرع ما يمكن وعدم إجراء تجارب جديدة لإطلاق صواريخ نووية.

• إقالة المستأجر من الأصول الوضعية في دارفور إلى العدالة.

من المفطور أن إجتماعات قادة دول مجموعة الثماني لم تعد تواكب التغيرات الدولية خاصة الاقتصادية منها، ولذا أصبحت لا تمثل كبرى الإتفاقيات الاقتصادية في العالم.

كما أنه لم يتم التوصل إلى إتفاق يحدد الطريق المؤثر المناخ الدولي في أندونيسيا في ديسمبر القادم، بل على العكس فلم يكن هناك أي تغيير حقيقي في الموقف الأمريكي بالرمح من مسئولية واشنطن من 28% من حجم الانبعاثات الكربونية بفيتا الإتحاد الأوروبي منذ عام 1990.

حجم الانبعاثات الكربونية بفيتا الإتحاد الأوروبي منذ عام 1990. في النهاية فقد فشل المجتمع الدولي في الإتفاق على خطة كينية تضمن فيها الدول المعنية بخفض حجم الإنبعاثات الكربونية التي تعهد العالم، ولذا فقد تعهد سينزو أس رئيس الوزراء الياباني بأن يواصل المفاوضات حول التغيرات المناخية العام القادم عند إستضافة بلاده هذه القمة.

عاصم السيد أحمد
مفتي دارفور

دوريات إهداء

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة

Periodical International Economic Magazine

AS&A Publishing Limited

Registration No. 04761267

Camden Road, Camden Town

London NW1 9DR DX: 57074 Camden town

رئيس مجلس الإدارة

عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير

سيد عبد المتعم سيد

أعضاء هيئة التحرير

أ.د. إسماعيل مبارك

أ.د. محمد صلاح الدين النشائي

أ.د. عصام شرف

أ.د. أحمد عيسوى صالح

المستشار القانوني

محمد محمود بدر

الحاسب بالنقص

مشرف التحرير

عبد السلام السيد أحمد

مدير التحرير

نشأت الديهي

سكرتير التحرير

محمد البتهاوى

المراسلون والمحررون

جمهورية مصر العربية

• ريان أحمد بدوى

• السيد عبد الجيد السيد

• شرين جلال منير

• عبد الرحيم مصطفى

• ميادة محمود

• ياسمين عبد الجيد

الكويت

السعودية - جدة

• مركز الريان محمد عبود للإستشارات البحرية(مكا)

تليفون: (966) - (2) - (6533724)

فاكس: (966) - (2) - (6533684)

سوريا

• ريان/ رامي تحف

محمول

فاكس

كندا

• شريف صلاح مختار

تليفون: +1-4167250912

خاتون المراسلات

القاهرة +2-0122586455 Tel.

إسكندرية +2-03-42751177 Telefax.

المنيا 51 ش فيكتوريا عمانويل - سموحة

الدور الرابع شقة 19 الإيسكندرية

E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk



**MINISTRY OF INVESTMENT
HOLDING COMPANY FOR MARITIME
AND LAND TRANSPORT**



PSCCHC is one of the leading companies operating in Port Said port and the Middle East region in the field of containers and cargo handling. It was established since more than 30 years to fulfill the following objectives .

- Render best services and facilities to container vessels.
- Provide safe container & cargo handling with minimum cost and flexible tariff.
- Developing operation and terminal facilities by using most up-dated technology.
- Increasing handling productivity year after year until it reached more than 800,000 teus in 2005/2006.

CONTAINER HANDLING ACTIVITY

- **Terminal area:** 435000m²
- **Planned annual capacity:** 700,000 TEU.
- **Equipment:** 7 Gantry Cranes.
2 Mobile Cranes.
7 Transtainer (RTG).
34 Reach Stacker.
47 Tractors & Semi-trailers.

- **Inland terminal area:** 50000m²
- **Terminal capacity:** 6000 TEU
- **LCL store** 2000m²

CARGO HANDLING ACTIVITY

Loading/discharging, storing & transporting bulk grains & all types of general cargo .

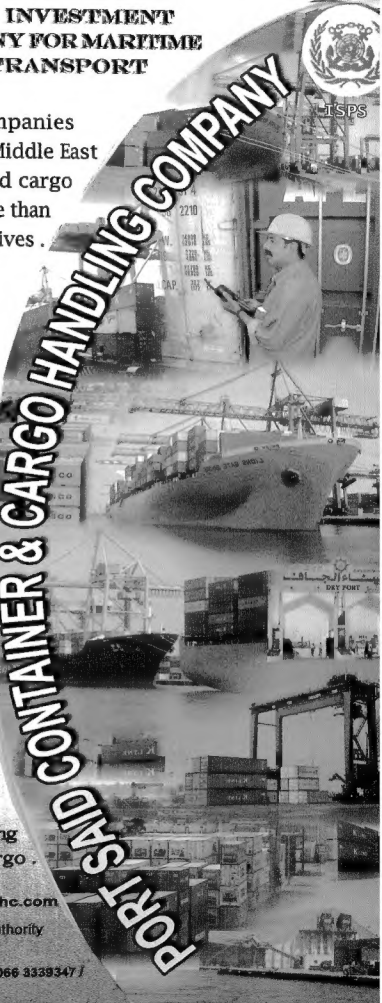
WEB: www.pscchc.com E-MAIL: info@pscchc.com

Mostafa Kamel & Azmy Street , port said Port Authority
Building , 6 floor

Tel:- 002 066 3237151 / 002 066 3235862 Fax : 002 066 3339347 /

002 066 3220419 P.O.Box : 1239

PORT SAID CONTAINER & CARGO HANDLING COMPANY



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

www.mscegypt.com

**m
SC**
EGYPT



Daring to be different

Hot Line 19673 (19 MSC)

Head Office: 55 Sultan Hussein St.

Tel: +203 48 55 001 (9 lines)

Fax: +203 48 55 002



أسرة تحرير المجلة
وجميع العاملين بها

يتقدمون

بأخلص التهاني القلبية

للسيد المهندس



محمد عزت الداودي درغام

بثقة القيادات السياسية

على مدى خدمة سيادته

رئيسا لمجلس إدارة شركة

التمساح لبناء السفن

بالدرجة الممتازة

بقرار السيد الدكتور

رئيس مجلس الوزراء

رقم 1186 لسنة 2007



وذلك لما حققه من إنجازات عديدة

يتمنون لسيادته كل تقدم وإزدهار

في ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك



بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية
خلال أبريل 2007

خلال اہل 2007

[illegible]

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مبدئية الإسكندرية والدخيلة حتى 2006-06-30

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية
خلال اربل 2007

[illegible]

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بمئات مئالي، الإسكندرية والوخلة حتى، 2006-06-30

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانئ الجمهورية
خلال أبريل 2007

رقم الحساب	مجموع الفوائد				مجموع الفوائد	مجموع الفوائد	مجموع الفوائد
	الفوائد	الفوائد	الفوائد	الفوائد			
50018	93717	14135	26652	9181	27918	5240	
92261	85653	33507	33556	23188	14317	8871	
147317	136658	65688	69571	20528	58386	1672	
32	0	0	0	30	16	14	
1434	0	0	0	1424	655	729	
236649	240679	171430	170259	41301	26673	16623	

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل. بيانات ممتازة، الإحصائية والدخيلة حتى 2006-06-30

١٠٠

قطاع النقل البحري

هناك معلومات النقل البحري المصري

٤ شارع البطالسة - الإسكندرية

ت: ٤٨٦٩٤٥١ - ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

* يفتتح أول يوليو الجارى محمد الشحات محافظ مرسى مطروح أول ملتقى دولي للبحث على أبحار الجرائد (سيميوزيوم) الذى يشترك فيه 20 فنانا من إيطاليا وفرنسا وسويسرا وبلغاريا والهند والولايات المتحدة واليابان وكندا والمانيا، ويستمر الملتقى طوال شهرى يوليو وأغسطس.

* قررت المحكمة تأجيل نظر الطعن المقام من الحزب العربي الإشتراكي وأهالي الأسرى المصريين الذي قتلته إسرائيل عام 1967 ضد النائب العام ورئيس مجلس الوزراء إلى جلسة أول يوليو الجارى، ويطالب الطاعنون بتسليم المتهمين ومحاكمتهم بجانب دفع التعويضات اللازمة.

* أعلنت السيدة عائشة عبد الهادي وزيرة القوى العاملة والهجرة أنه سيتم البدء بالعمل بنظم الحوافز وتسعيرة عمال الإنتاج في شركات الغزل والنسيج بقطاع الأعمال العام اعتباراً من أول يوليو الجاري.

* بدأ تطبيق كادر المعلمين الجديد أول يوليو الجاري بعد صدور القرار الجمهوري الخاص به، ويستفيد من هذا الكادر مليون و30 ألف معلم ومعلمة وأخصائي وأمين مكتبة، ويكلف خزينة الدولة 5.6 مليار جنيه.

١٠ حددت محكمة القضاء الإداري يوم 2 يوليو الجاري موعداً لجلسة الحسم للنقطة بالحكم في قضية النزاع على رئاسة حزب الوفد بين محمود أباطة والدكتور نعمان جمعة، وذلك بدلاً من أول يوليو مراعاة لمناقشة عصام شيهي معامى أباطة لرسالة الدكتوراه الخاصة به.

تقام بطولة كأس الأمم الأفريقية للشباب في المصارعة خلال الفترة من 4 إلى 8 يوليو الجاري بالعزائير.

يبدأ نيكولا ساركوزي رئيس فرنسا بأول جولة في منطقة دول المغرب اعتباراً من 9 يوليو الجاري، وتتضمن الجولة زيارة الجزائر والمملكة المغربية وتونس، حيث سيتم عرض مشروعا جديدا خاص بإنشاء دول الاتحاد المتوسط.

تقام دورة الألعاب الأفريقية للمصارعة في الفترة من 11 إلى 23 يوليو الجاري بالجزائر.

ذكرت وكالة إنتر فاكس الروسية أن كوريا الشمالية تخطط لإطلاق قاطعها النووي في نوڤمبرين بوقت متصنف في الجاهز الهاري بإتفاق بإتفاق فبراير الماضي الذي وقعته بيونغ يانغ أثناء إتخاذ المحادثات الثمانية في بكين.

فيما ناذي الزمكك معسكرة الحلق الفرنسي بمقاطعة سان روبييه خلال الفترة من 15. يولي إلى 6 أغسطس القادم، ويتكلف المسكر 3 ملايين جن، ويشارك فيه جميع الجنود الجند.

تقام مسابقة كرات الأبطال بالصين بين 24. يولييو الهاري ليون بطل الذوت الفرنسي، مع أبطال مسلمة كرات فرنسا.

بيان بحركة الركاب (قادمون - مغادرون) بموانئ مصر
خلال شهر أبريل 2007

البيان	الإستراتيجية	الطريقة	الزمن	العدد المتدربين	ساعات	مركز التدريب	التقريب	الموسم	الإجمالي
وصول	0	7601	0	5371	22031	14568	800	50371	
مقابلة	0	10851	0	6096	25821	14182	800	57750	
الإجمالي	0	18452	0	11467	47852	28750	1600	108121	

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مؤقتة الإسكندرية والدخيلة حتى 2006-06-30

عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً لأنواع الرئيسية للسفن

خلال ايام 2007

[illegible]

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مؤقتة الإسكندرية والدخيلة حتى 2006-06-30

24. Regardless of the actual method used for achieving PPP contracts, government will, through the chosen mechanism, seek to define the relationship between itself and the private sector. In defining that relationship, certain common considerations should apply. Government will seek to import into that relationship whatever controls are required to achieve its benefits of privatization, such as low prices and a high quality of service. Furthermore, government must recognize that privatization inevitably means some loss in control. Accordingly, government should not seek to structure the relationship to regain that control but to address any real concerns it may have arising through the loss of control. At the same time, government cannot hope to succeed in a program of privatization unless it adequately addresses the requirements of the private sector, such as the need for stability and certainty in its relationship with the government. Thus, the legislation or agreements required for privatization must balance the legitimate concerns of both government and the private sector.

25. Besides the government's objectives outlined in the previous paragraphs, government's concern centers around the important role that infrastructure play in the economy and in national economic growth. Government has a legitimate concern to see that infrastructure capacity is not adversely affected by privatization; and that consumers' interests are protected in terms of price, quality and availability of goods and services. The concerns of the private sector, on the other hand, center around competition. In general terms, the private sector will accept competition as a preferable means of dealing with government's concerns over quality and pricing than regulatory control by the government agency. Government should accept that the private sector is unlikely to invest large sums of money in infrastructure development if it believes that the investment may be prejudiced by uneven or excessive competition. For example, the commercial viability of a privatized port facility will be endangered if government allows the operation of a rival facility with the benefit of government subsidy. Similarly, if the government engages in a policy of infrastructure development where capacity outstrips demand, the excess of port facilities will affect the commercial viability of the existing facility.

26. The contract or agreement for the privatization of infrastructure facilities or operations will address issues such as the term of the agreement and the private operator's obligation to maintain a specified throughput capacity, as well as other provisions. Typically, the private operator will ask for guarantees that no competing facilities will be constructed, that the government make tax concessions, and that the government guarantee access to the privatized facility. In particular, provisions should deal with other infrastructure operations which are effectively subsidized by government. Government should make certain that the agreement includes appropriate controls on the use of the facility, so that the private operator does not engage in activities not contemplated by government. It is wise for government to consider provisions which will allow it to share in the profits if the private operation is successful, such as a division of the revenues beyond a certain floor.

Change Abrupt or Gradual

27. Opinions frequently differ on the wisdom of rapid versus gradual movement towards privatized infrastructure operations. One tend to recommend that faster is better for a number of reasons: (a) there is the question of momentum and inertia. Privatization of any sizable enterprise is always complex, and often highly politicized. Many different people and institutions must be in general agreement before privatization can take place. But once that consensus has been achieved, it is essential that the process move forward as quickly as possible. It has been proven, over many examples, that firm and positive direction from the highest levels of national government is an excellent means to keep the momentum of a PPP movement. In fact, one goes so far as to say that PPP cannot be successful unless it is backed - forcefully - at the highest levels of government; (b) there is the need to take account of the fears and uncertainties of the labor force. The longer that the issue is debated and is allowed to linger, it becomes more difficult to keep the labor force, and unions, in support of or at least neutral towards the process of privatization; and

(c) the process of PPP, like any other profound change, can create uncertainties and business disruption for the shippers and steamship lines who are the port's customers. To the extent that speed in the PPP process will minimize this disruption, it should be adopted.

Mobilization of Private Capital For PPP projects

A successful privatization policy is directed towards mobilizing .28 private foreign and domestic capital as well as attracting the private sector to a potentially profitable activity. Most financing for port development and expansion originates from the big shipping lines. Shipping lines have an interest in assuring themselves that the ports have the capacity required to handle the ever growing size of ocean carriers and have developed the efficiency to keep the ship time in port to a predictable minimum so as to guarantee scheduled movements as much as possible. There is a shared interest between the port authorities and the shipping lines to modernize and improve port operations and services

The partnership between the shipping interests and the public .29 port authority usually centers around a project company that is incorporated in the country concerned to carry out the development and afterwards the management and operation of the port or a terminal therein. The port authority may participate in the formation of the project company which can be a minority share or a majority share holder, depending on the fiscal state of the State owned entity. The port authority may prefer not to be a shareholder in the project company but give a concession to the company to operate the port or port terminal for an agreed term. In either case the port authority and the government may be involved in providing loan guarantees. In all cases, the government will have to provide guarantees against country and political risks. All the above applies equally to other infrastructure projects, such as utilities, high ways and airports

Project finance normally involves the following elements: (a) .30 Lenders' reliance on the cash flow of the project for repayment without full recourse to the private sector developer. (b) Thorough technical and financial evaluation of the project b lenders, including the source of revenue stream, construction contractors, operating arrangements and other project features that are key to maintaining adequate cash flow for debt service. (c) Complex loan and security documentation, often involving several lenders and investors. (d) A detailed process of risk allocation amongst project participant, including the private developer, lenders, equipment suppliers, contractors, operators, purchasers, input suppliers, and insurers, among others. Debt Equity ratios have been reported to vary for BOT schemes from 38/ 62 in China to 77/23 in Philippines, with the foreign Capital of 44% in China to 100% in Philippines, and the private risk capital varied from 25% in China to 100% in Philippines. The private risk capital was measured as the amount of private debt and equity financing provided that does not benefit from direct government guarantees taken as a percentage of total funding

Many governments provide a guarantee to the private sector.31 developer. It is, however, important to distinguish between indirect guarantees versus direct guarantees of loan repayments. In the latter case governments take both commercial and political risks, as the debt service obligation must be met regardless of the project's performance. A guarantee of project performance, however, can be seen as a political risk guarantee, given that the performance of government-owned entities is often controlled in some fashion by the government itself. In such cases, generally, the government is not obligated to repay the loan in the event the project does not perform to agreed availability and operational standards, and lenders and investors assume these and other risks related to the technical and commercial management of the project. Government, in such cases, has to guarantee the performance input from other public sector enterprises which are not party to the private sector developer's contract. Of course, the more risks the government guarantees beyond merely the performance of government entities, the closer these indirect guarantees are to repayment guarantees. Thus the extent of risk capital provided must also be analyzed and judged in the context of overall project risk sharing

Public-Private-Partnership In Infrastructure Projects

DR. ISMAIL MOBAREK

Part 2

17. Whichever way one may look at the issue of private sector participation in infrastructure projects in general, in the final analysis, governments have to sustain economic growth for which capital investment is needed. Government resources are limited, and even international lending organizations funds are limited or constrained. The only solution to this equation is the governments have to resort to private capital to complete its developing program. At the same time governments have to reduce recurrent and operating expenses and simultaneously increase revenue from existing facilities. For that there is no alternative other than to increase the efficiency of the entity. Public sector management of facilities has proved over and over again that it is inadequate, not because of staff deficiency, but rather by the management conflicting objectives and lack of incentives and low pay scales inherent with any government system, as well as overstaffing. Therefore, private sector participation in the construction, funding, operation and maintenance of infrastructure facilities is a must and cannot be ignored by governments any longer to shy away from resolving any resulting labor and political issues.

Economics of Government Ownership

18. While some public enterprises perform well, many more do poorly. One cannot suggest that the bureaucrats are somehow to blame, nor it is the intention to disparage people who work for governments, whether as managers of public enterprises or in other roles. To the contrary, research and common sense suggest that a competent and independent bureaucracy is vital to economic growth. Sound bureaucracy is necessary for divestiture and other public enterprise reforms to succeed. However, bureaucrats perform poorly in business, is a fact, not because they are inept but because they face contradictory goals and perverse incentives that can distract and discourage even very able and dedicated public servants. The problem, simply put, is not the people but the system. A system that has clear objectives and adequate incentives, would thus require: (a) removal of bureaucrats from business (by privatizing); and (b) restructure incentives in the firms that remain in public hands (through contracts and other reforms), so that public managers and workers will strive to improve performance and efficiency to achieve the clearly defined objective. In most countries, and in particular in the port sector, a combination of both approaches will be necessary but neither is easy.

19. Divestiture is important, but only part of the solution. Improving the performance of the Public Enterprises which remain public can also bring important benefits. A modest improvement in public enterprise efficiency would substantially reduce the fiscal deficit in most developing countries, in some cases producing a fiscal surplus. For example, reducing public enterprise operating costs by 5%, according to eminent economists, would have improved the fiscal balance by 53% in Bangladesh, 26% in Egypt, 41% in Indonesia, 30% in Senegal and 32 % in Turkey, over the period 1983-89. Alternatively, the savings would have been sufficient, over a ten year period, to retire 10% of external debt in Bangladesh, 22% in Egypt, 14% in Indonesia, 18% in Senegal; and 30% in Turkey.

20. An increasing number of developing countries is selling government monopolies in infrastructure. Many privatized firms providing infrastructure services operate in monopoly markets where government regulation is needed to prevent firms from abusing their market power. These regulations, and other provisions associated with divestiture, constitute a regulatory contract, that is, an agreement between the government and the firm owners about how the firm would be rewarded and the conditions under which it should operate. Not all regulatory contracts are successful due to various reasons. However, within a reformed legal system that can provide the necessary environment, the success is most probable. Therefore, a sound legal system is a must to create the needed environment.

Competition, regulation and the legal framework

21. One of the concerns frequently heard in opposition to the privatization of infrastructure functions is the question of how the government can control the prices and quality of services offered by the private operator. There are a number of answers to this question. The obvious answer is to establish some form of regulation by government agency; but this often is not the best answer. The best form of regulation is usually the one that is most simple, namely competition. In many instances, the most effective control on the economic behavior of a private enterprise is the competition from other private or public sector operators. For example, if a port agency decides to exit from the business of general cargo stevedoring or storage, it should encourage the entrance of a number of private entrepreneurs into the business because the demands of competition will keep prices down while the quality of service is maintained. The introduction of a number of competitors is to be preferred to a single private monopolist to encourage competition. Examples of success in applying this principle are in Korean ports.

22. If the activity being privatized is a monopoly, then some form of governmental regulation is required. The PPP contract itself can provide for regulation of prices and services. A regulatory office can be established in the appropriate ministry to oversee the rates and charges of the private operator and to enforce the provisions of the PPP contract. A regulator could also ensure that the government satisfies its obligations and abides by the requirements of the PPP contract. This formalized type of regulation should be considered only as a last resort. Other factors to consider for preserving competition during the process of privatization are: to ensure that any leases or agreements to privatize an activity are awarded in a competitive, transparent process, so that the government avails itself of the best economic deal available in the marketplace. Another way to ensure competition is to award leases and similar concessions for the shortest term possible, without jeopardizing the success of the operation, so that the incumbent can be turned out as promptly as possible if it engages in anti-competitive behavior.

23. PPP Projects Forms may take one of many forms. These can range from the outright sale of infrastructure assets to the private sector, which is rare, to various forms of lease, management contract, or other concession agreements. Government may use such an agreement to encourage the private sector either to develop and operate new infrastructure facilities or to take over an existing facility to rehabilitate and operate. The legal mechanism for achieving each form will vary. Where existing facilities are held by governmental bodies, privatization is sometimes accomplished by creating a corporation, and then sell some or all of its shares to the private sector. It is possible that this process can be accomplished without new legislation, but that is likely to be the exception. Where there is an actual sale of the infrastructure, whether directly or through the mechanism of the sale of corporate shares, it is likely that new enabling legislation will be required. In cases where the privatization process involves only a lease, management agreement, or other short term concession, the likelihood is that enabling legislation will not be required. The private development of new infrastructure facilities may be achieved through the BOT or BOO concepts, as explained before, either through the grant of a concession or a special purpose lease. The legal mechanisms required for any particular privatization scenario will vary, one from the other. In some cases, it will be necessary to adopt enabling legislation, as discussed above. In other cases, legislation may not be required, or it may be only a peripheral concern.



شعبة خدمات النقل الدولي

تعقد دورة تدريبية بإشراف لجنة التدريب والتدريب العملي

Letter of Credit & Inco Terms

تعقد شعبة خدمات النقل الدولي تحت إشراف لجنة التدريب والتدريب العملي برئاسة الأستاذ / خالد صبري الدورة التدريبية تحت عنوان Letter of Credit & Inco Terms & ذلك في كل من القاهرة والإسكندرية على الوجه التالي :
قام الأستاذ الدكتور / محمد علي رئيس قسم النقل الدولي بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بالإشراف على هذه الدورة ومشاركة كل من الدكتور خالد جابر عبد الله المحاضر بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا

والدكتور عمر سليمان أستاذ الإدارة الدولية بجامعة حلوان، وقد حضر 85 دارس من الشركات الأعضاء بالشعبة في القاهرة، كما حضر 40 دارس من الشركات الأعضاء بالشعبة في الإسكندرية.
وقد تمت دورة القاهرة من 17 إلى 20 يونيو وعقدت بقمر كلية النقل الدولي بالأكاديمية بالقاهرة وتمت دورة الإسكندرية من 24 إلى 27 يونيو بقمر الشعبة بالإسكندرية.

أول مدينة قضاء مصرية

يجري الآن إنشاء أول مدينة قضاء مصرية على مساحة مائة فدان بالتجمع الخامس بالقاهرة الجديدة، ويحيط بالمدينة حرم بنسب المساحة تقريباً، وذلك تحسباً لإحتياجات التوسع، ومن المتوقع قيام الرئيس حسني مبارك بإفتتاح هذه المدينة في شهر أكتوبر القادم، وإقرار مجلس الوزراء مشروع إنشاء أول وكالة قضاء مصرية ومناظرة وإقراره من السلطة التشريعية في الدورة البرلمانية المقبلة، كما سيتم عقد مؤتمر موسع لمناقشة مشروع القضاء المصري، وندوات موسعات الأولى من اجتماعي العرب في القضاء والثانية من التعاون الأفريقي وكذلك التعاون العربي الأفريقي

محطات وأخبار

إطلاق خدمات جوجول من مصر

إختارت شركة "جوجل" أشهر محرك بحثي على شبكة الإنترنت، القرية الذكية بمدينة 6 أكتوبر مقراً لإطلاق خدماتها إلى دول منطقة شمال أفريقيا والشرق الأوسط لتستفيد من هذه الخدمات أكثر من 300 مليون مستخدم في المنطقة، وقد صرح الدكتور طارق كامل وزير الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات أن إختيار مصر لتكون مقراً للجوجل يرجع إلى أن السوق العربية والأفريقية واحدة في مجال تكنولوجيا المعلومات خاصة الإنترنت والتليفون المحمول، وإذنا نشهد إلى أن تكون مصر مركزاً لتطوير الشركات الإلكترونية العربية وتبنيها على الإنترنت.



أندراج طريق مصر أسبوط

زار المهندس محمد منصور وزير النقل محافظة أسبوط برفقة عبد السلام الحبيب وزير التنمية المحلية حيث أكد أنه من المتوقع في سبتمبر المقبل إفتتاح المرحلة الأولى من أندراج طريق مصر أسبوط للزراعي من العياط حتى بنى سويف، كما أنه تم إدراج المرحلة الثانية إندراج الطريق من بنى سويف إلى سوهاج في الخطة الخمسية لهيئة الطرق والكبارى من 2007 - 2012.

التخطيط للنهوض بالسباحة المصرية

اجتمع زعيم جرائد وزير السياحة وأعضاء جمعية الصداقة المصرية الليبانية لرجال الأعمال حيث أعلن أن مصر تخطط لأن يصل عدد السائحين الوافدين إليها إلى 141 مليون سائح في عام 2011 بعد وصول العدد إلى 9.1 مليون سائح خلال العام الحالي ، وبالتالي ستزيد عائدات قطاع السياحة من 7.6 مليار دولار إلى 10.5 مليار دولار، وترى الوزارة حالياً وضع خطة شاملة للسياحة في مصر حتى عام 2020 بغرض تحديد إتجاهات وبرامج السياحة في المستقبل وتطويرها لتواكب الإتجاهات العالمية.



أول مقر إقليمى

التقى لويز لوبيز المفوض السامي لحقوق الإنسان بالأمم المتحدة - بالتنسيق مع وزارة الخارجية المصرية والمقر الدائم المفوضية ببيروت - من الدراسات الميدانية - وتحديد أهداف إنشاء أول مقر إقليمى بمنعز المفوضية السامية لحقوق الإنسان بجنيف لإتتمته والقاهرة لخمسة أوضاع الحقوق والحريات بدول شمال أفريقيا، وتدريب المتخصصين بالجان الوطنية والمنظمات الأهلية وإدارات الحكومية المعنية بمقوق الإنسان، ونقل الخبرات الدولية المتقدمة فيها إلى مصر وليبيا وتونس والمغرب والجزائر وموريتانيا.

معاينة من يتحمل أضرار الغير

عقد الاجتماع العاشر للجنة حماية حقوق المستخدمين بالجهاز القومى لتنظيم الاتصالات برئاسة الدكتور عمرو بدوي الرئيس التنفيذي للجهاز، حيث طالبت اللجنة بتطبيق المادة 76 من قانون الاتصالات التي تنص على معاقبة كل من تعدد أزماع أو مضايقة غيره بإساءة إستعمال أجهزة الاتصالات أو تعديده على خصوصية الغير، وذلك بغرض مكافحة المضايقات والمكالمات التليفونية.

مناطق حرة جديدة

رفعت وزارة الصناعة والتجارة وبروتوكولاً من أجلهم ما قدر لإنشاء منطقة حرة صناعية، والثاني مع روسيا لإنشاء منطقة صناعية روسية للعمل في مجال الصناعات الهندسية والذخول والتسويق وغيرها بموجب طرح العرب الجديدة، وقد خصصت هيئة التنمية الصناعية 9 ملايين متر مربع لإنشاء مقر للشركة الجديدة، وطويل متر مربع لروسيا، وقد صرح المهندس طلعت مذكور رئيس جهاز تنمية وتنمية مدينة برج العرب الجديدة بأن تركيا بدأت في تنفيذ مشروعاتها الفولاذ والتسويق بالمدية، حيث من المقرر بدء الإنتاج قبل نهاية العام الجاري

مؤتمر العمل الدولي

تعددت منطقة العمل الدولية بتقرير مهم في مؤتمر العمل الدولي الذى عقد بجنيف، أكد فيه أن مصر من أكثر الدول إلتزاماً بتطبيق معايير العمل الدولية، ونصم إدراجها في القائمة المخالفة لمعايير الدولية، ويكسب ذلك ثقة دول العالم في الخطوات الإصلاحية التي تقوم بتبنيها مصر على مستوى كل قطاعات العمل المختلفة، بجانب إستخدام المعاللة وفق الأسس المنطقية عالمياً، وقد صرحته السيدة عائشة عبد الحامى وزيرة القوى العاملة والهجرة ورئيس وفد مصر في المؤتمر بأن مصر إحتلت المركز الأول بين الدول العربية متقدمة على عدد من الدول الأوروبية، وذلك لا تتسمت به من مصداقية لدى المنظمات الدولية، وقد شهدت لجنة المعايير على ضرورة إستمرار إلقاء التنسيق بين منظمة العمل الدولية والأمم المتحدة والمنظمات الإقليمية بشأن تطبيق مبادئ حقوق الإنسان.



النهوض بالاقتصاديات العربية

نظم مجلس الاقتصادية العربية الدورة التدريبية الرابعة تحت عنوان دور استراتيجيات المال في النهوض بالاقتصاديات العربية، وقد شارك في الدورة عدد كبير من الدول العربية تحت رعاية غفرية الخارجية الشارقة، وقد أكد الدكتور محمد جويلى الأمين العام للمجلس بأهمية إستمرار الإهتمام في سوق الأرباح المالية بشقيه سواء اقتصادياً أو التداول من تطوير الآليات الإستثمارية بالمجال العربية.

إستخدام الطاقة السلمية في الجزائر

التقت الجزائر مع الولايات المتحدة الأمريكية على التعاون النووي الكامل في مجال الإستخدامات السلمية للطاقة الذرية يتضمن تنفيذ وتشغيل محطات البراماج النووي للجزائر للإستخدام السلمى بجانب تقديم المساعدات الأمريكية الكاملة لتطوير البراماج النووي، وقد صرح شكيك خليل وزير الطاقة والمناجم الجزائري بأن الجزائر مستعدة بشكليات كبير من هذا التعاون عبر تطوير العمل داخل مراكز البحث الجزائرية في مجال الطاقة النووية، وذلك عن طريق تطوير هذه المراكز والهيئات الجزائرية في المجال النووي والاستفادة من التجربة والتقدم التكنولوجي للولايات المتحدة.



وزارة الاستثمار
الشركة القابضة للنقل البحري والبري
شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

مستودع البشري

يسر شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع رائدة شركات تداول الحاويات والبضائع بالجمهورية أن تعلن عن بدء تشغيل المستودع الجمركي الجديد التابع للشركة بمنطقة البشري اعتباراً من ١٥ سبتمبر ٢٠٠٦.

الوصف العام:

- تبلغ مساحة المستودع ٨٢٧٠ متر مربع و در أرضي وأربعة أدوار متكررة.
- يتوفر بالمستودع مجموعة من المصاعد الكهربائية خاصة بالبضائع حمولة ٣ طن.
- موقع متميز بمنطقة البشري القريبة من حدود ميناء الإسكندرية ويرتبط بشبكة الطرق الرئيسية بالمنطقة كذا القرب من كوبري القناري - سب (٢٧) المؤدى إلى الطريق الدولي الساحلي و باقي الطرق الرئيسية (الصحراوي- الزراعي).



- المستودع مؤمن عليه ضد المخاطر المختلفة ومزود بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية وكذا نظام إنذار مبكر ضد الحريق.

نشاط المخزن:

- تخزين جميع أنواع البضائع الواردة (F.C.L) - (L.C.L) ما عدا البضائع الخطرة والمواد الغذائية والأدوية.
- تخزين السيارات الخاصة بنظام الإفراج المؤقت (الترينيتيك).
- التفريغ الفوري لمشمول الحاويات وسرعة إعادة الفوارغ لتوفير غرامات التأخير.
- تقديم خدمات تداول البضائع بسهولة وسرعة ومرونة.
- بالمخزن مجمع جمركي متكامل مجهز بالحواسيب الآلية لإنهاء كافة إجراءات التخليص الجمركي سواء الكلي أو الجزئي للرسائل بدون حد أدنى.
- إمكانية التأجير السنوي لمساحات تخزينية.
- تعريفة متميزة ومناسبة.

نرحب بتخزينكم لمقر المستودع للتعرف على إمكانياته وخدماته.

العنوان: مستودع البشري الجمركي شارع البشري - القناري - الإسكندرية - تليفون: ٣/٤٤٠١١١٥

لمزيد من المعلومات يرجى الاتصال بالشركة على الأرقام الآتية:

تلفن: ٥١٥٦٦ A.C.H. UN : تلفن: ٣/٤٤٠١١١٥

Website: alexcont.com
E-mail: alexcont@alexcont.com



الشركة الرائدة في مجال التعهيز الجمركي منذ عام ١٩٤٣



تجدید و ترقی کے لئے

تقوم الشركة بتخزين الحاويات المملوءة بالساحات المجهزة وتفرغ المشمول بالمخازن مع إعادة الفوارغ فور التخزين

فور طلبها مع مراعاة قواعد العلامة الدولية .

والتعقيق ونقل البضائع من مواقعها إلى الموانئ المختلفة والعكس لمعظم أنحاء الجمهورية والشركة على استعداد لتقديم الخدمة من الباب إلى الباب كطلب العميل

1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642, 2643, 2644, 2645, 2646, 2647, 2648, 2649, 2650, 2651, 2652, 2653, 2654, 2655, 2656, 2657, 2658, 2659, 2660, 2661, 2662, 2663, 2664, 2665, 2666, 2667, 2668, 2669, 2670, 2671, 2672, 2673, 2674, 2675, 2676, 2677, 2678, 26

[illegible]

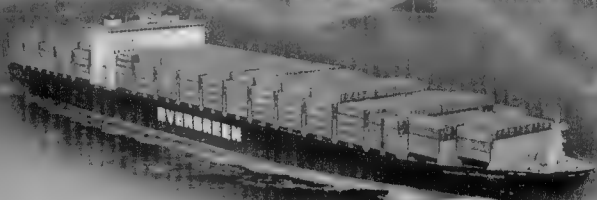
‘The young man’

الفرقة بالسادة العلماء الزهاد السعديين المحترمين، العالمين بفضائل الشريعة، بسم الله الرحمن الرحيم، بعد، ثم تم توزيعه المنشور في - ٢٠٢٠م من قبله الشريف



EVERGREEN LINE

One Team. One Network.



Arabian Gulf Marine Trading Co.

Shipping Agency



EVERGREEN LINE

EVERGREEN MARINE CORP. (TAINWAN) LTD. ITALIAN MARITIMA S.P.A.
EVERGREEN MARINE (UK) LTD. EVERGREEN MARINE (HONG KONG) LTD.

www.evergreen-line.com

فعاليات مؤتمر ومعرض ميدمار الدولي 2007



بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع تواصل ريادتها

● النجاح الذي حققته شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع طوال السبع سنوات السابقة لم يأت مصادفة، بل كان وراءه قصة نجاح أساسها التخطيط العلمي والفكر الإداري المتطور.. والذي نجح في انتقال الشركة إلى مركزا عالميا متقدما ...



بشهادة الخطوط المحلية الكبرى والشركات الدولية بما اكتسبته من سمعة عالية تجعلها لتقدم أفضل الخدمات والتسهيلات لسفن الحاويات من مختلف الأجيال باستقدامها أحدث نظم التكنولوجيا العلمية في التداول لتسعين خدمات المحطة، وتحقيق أعلى إنتاجية تنافسية عالية في المنطقة .. بهدف أن تصبح المحطة مركزا محوريا للتوزيع بمنطقة الشرق الأوسط، وتصدير حاويات المنتجات المصرية من طريق تقديم الخدمات الحديثة التي تنتهجها المحطات العالمية في هذا المجال لوضع اسم مصر بقوة على خريطة المحطات العالمية لا تمتلك من إمكانيات وموارد بشرية وطبيعية تجعلها إلى ذلك .. وهما للإقتصاد القومي على المستوى الداخلي .

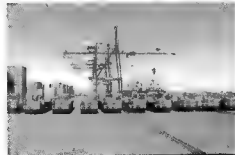
.. ولعل مشاركة الشركة مؤخرا في المؤتمر الدولي الذي عقد في بورسعيد ، ميدمار 2007، لمر أكبر دليل على مدى ما وصلت إليه الشركة وجهت لنفسها مكانة مرموقة تشهدها بينا المنظمات والخطوط العالمية .. وبإفضل أشادوا وزيروا النقل المصري والإيطالي وكبار الضيوف بالنجاح والأساليب التي انتهجت الشركة سياساتها لتحقيق أهدافها وهي الوصول إلى مكانة تشرّف محطات الحاويات المصرية وتسهيل لنفسها وثيقة نجاح تضاف إلى سجل الإنجازات التي تتزايد لتثبت بأنها بوابة الدخول والفروج الحاويات في حوض البحر المتوسط.

وبحلول قصة النجاح والخطوات التي تمت منذ تأسيس هذا الميناء وما وصل إليه من نجاح ملحوظ .. كان لابد من الاقتراب من قائد وريث هذا الصرح الذي لم يال جهدا منذ أن تولى المسؤولية أن يجعل من هذا المكان موقعا بارزا يتلاقى ويضيء ويقدم صورة واقعية لديها رؤية وتصميم على تحقيق الأهداف التي وجدت من أجلها ... اللواء / محمد جلال ياسين رئيس مجلس الإدارة والمضو المنتدب لشركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع والذي حرص في البداية أن ينسب الفضل والنجاح الذي تحقق لأمله مؤكدا على المساندة المتعددة من الشركة القابضة وعمالي وزير الاستثمار في دعمهم ومساندتهم إدارة الشركة في عمليات الإصلاح وتحقيق خطوات النجاح الذي أفضى عنها ريان المحطة متفصلا خطة التطوير الإداري والتسويقي للهيئش بالشركة وسعيها الدؤيب لتحقيق أهدافها.



اللواء / جلال ياسين

«شعنة مشيئة .. وشهيدة»
- وبصورة سبقت لها محطات ناصعة يشهد تقنيي معرض اللواء / جلال ياسين فصول النجاح والمشوار الطويل للحملة التي أصبحت من الملامح البارزة في حوض البحر المتوسط في مجال تداول الحاويات حيث تم تأسيس الشركة في 31 / 7 / 1984 بموجب قرار وزير النقل معلقا باللائحة رقم (203) الصادر عن وزارة قطاع الأعمال عام 1990. وصدر في أكتوبر عام 2004 قرار تطبيق قانون الاستثمار رقم (8) لسنة 1990 على نشاط تداول الحاويات ..





.. وتحقيق مركزاً عالمياً متقدماً في مجال تداول الحاويات»

بحيرة عام 1959 وماجستير
إدارة أعمال جامعة أمريكية
عام 1985 ثم تولي وكيل أول

هيئة الرقابة الإدارية عام 1995 .. والتحق

عضواً بوزارة إدارة في شركة مصر للفنل البحري عام 1999
وتولى رئاسة مجلس إدارة شركة بومبيدري لتداول الحاويات
والإسفنج عام 2000 وحتى عام 2001 بومبيدري رئيساً
مجالس إدارة بومبيدري موانئ بومبيدري ومع الأداء بحري / منير
عزت ثم الوفاء / أحمد الصادق / فالوا / هشام السرساوي
والم الوفاء / حمدي حسن الرئيس الحالي الموانئ بومبيدري.
كما عاصر سيادته وزراء النقل الدكتور / إبراهيم العميري
ثم الوزير / حمدي الشايب والوزير / عصام شريف والوزير /
محمد منصور الوزير الحالي لوزارة النقل.

شخصية متميزة جادة تتقن بالإنكليزية والفرنسية والإسبانية
وسجل خلالها إنجازات ومساهمات كبيرة تألفت وتواصلت
في ظروف أخطأت في درجات وتبعها مسيرتها .. سعادت
الهيئة على تعامله العام .. وتوجهه للمعاملات التي تنصهر
معها في بيئة واحدة .. وأصبح عدد ساعات العمل يتواصل
من 16 إلى 18 ساعة يومياً من أجل التوصل والحفاظ على
مدى الجلال الذي تلقى .. في الوقت نفسه كان الاعتماد
الأول لسيادته هو التفويض والصنصر البشري الذي أدى
ولمساته بالإنكشافات والعمليات البحرية التي تدرى إلى النهضة
الشاملة في العمل .. لذا أسهمت الشركة بوضع سياسة
للطعام العريض من العاملين.

تقديم كافة الخدمات في إطار التعامل الأسري بتوفير
الاستقرار والافتقار والامتياز الصحي والتكافل الإجتماعي
ذلك للتنمية ورفع معالي الإنتاج .. فضلاً عن أنه يعتبر أجز
العامل في الشركة من أعلى الأجور في مصر .. حيث أن
متموسد أجز العاملين يصل إلى 38 ألف جنيه شهرياً.
.. وأن القيادة دائماً تتكفل العاملين على ذلك الميزنة من المعام
والجهد لكرتهم ومنهم يستمر مسيرته الإنتاج داخل هذا
الصرح لاختراق كل العليات في الانطلاقة إلى بلوغ
ما يتطلونها على أفق اللد القادم من إنجازات وتجاهات
وتوفيقات بإذن الله تعالى ..

ويستثنى العوار الهام مع رجل الهام الصميم مع الوفاء /
جاسل ياسين الذي استلهم في زمن قياسه أن يثب المزاين
وأن يجهل من تاريخ قلبية مسئولية الشركة .. تلفة انطلاقة
حقيقية لشركة بومبيدري لتداول الحاويات والإسفنج .. خاصة
بعد عرض مشاهد خطوط النجاش وتلك داخل الشركة ..
لهيئة شركة بومبيدري للناويات بتلك القيادة التي اقرن
الأسى بالنجاح الذي خلقه خلال فترة رئاسته وبكى كل نجاح
الذي تولي مسئولياته من قبل .. واليوم تشق شركة بومبيدري
أسسها ونفسها على جدارة وثقة على خريطة المعايير
العالمية بصورة مشرفة.

ألف متره الوارد والصادر وأضفا عليها 10 آلاف متر
من هيئة قناة السويس جرافة التفصيل أوائل الشهر القادم.
.. وهنا أسجل الشكر الجزيل والفرحان الهدير للأخ
الواء / .. شرين رئيس هيئة موانئ بومبيدري على تصديقه
ومعانيته بالواقعة على إيجاز 27 ألف 3 داخل الميناء وكذلك
الفرق / أحمد فاضل رئيس هيئة قناة السويس على مواقفه
الذي يبايعر 10 آلاف متر وذلك لاستخدامها في مجال تداول
الترانزيت. أدى أعميته حيث يمثل حجر الزاوية في المنافسة
في التداول بين المصطلح خاصة بين بومبيدري ومجيات ومطحة
حاويات بومبيدري بومبيدري التي أصبحت لها وضع خاص
في امتلاكها لبعض القنوط في خارج المنافسة الآن ...
فالمنافسة بيننا وبين الموانئ في المنطقة خاصة موانئ إسرائيل
وتوكيا والبربان وإيطاليا.

«خطة تطوير المحطة»

.. ومن مشروع خطة تطوير المحطة المزمع تنفيذه في أوائل
العام المالي الحالي يترك الوفاء / ياسين عن هذا المشروع و
لجنة الامتلاك لخطة خطة التطوير التي تبدأ من عام 2000
وحتى الآن حيث يتضمن المشروع إستارة الرصيف الحالي
ليكون طوله 675 وميض 16 م حتى يمكننا من استقبال سفن
التي طالت على أن يت ذلك على مرحلتين .. من أجل الأولى
400 وثانية 275.

.. ولعل مشروع هذا المشروع الكبير إلى التور يرجع إلى لإعادة
والمعاونة الصائقة على نحو يضاهي إلى مقر أعمال كل من
وزير هيئة موانئ بومبيدري ورئيس هيئة قناة السويس ومعالى
رئيس هيئة الموانئ على الدعم والمساندة في كل التهور
والرقي ببناء بومبيدري والذي أصبح من الموانئ المتميزة
بالمنطقة.

.. ويصير مشروع التطوير قد بدأ إعداده منذ عام 2004
عندما تمتلنا بأن خطوط النجاش تسير وتلف بصورة أسرع
منها فتمتد حين أن حجم تداول الحاويات سيرت من 600
إلى 800 ألف حاوية .. فتمتد لإجراء الدراسة وإرسالها إلى
الشركة القابضة .. حيث تمت الموافقة عليها .. ثم عرضت على
معالى المجلس / محمد منصور وزير النقل والموانئ على تنفيذ
للمشروع لتحقيق الهدف الإستراتيجي وهو إيجاد الحاوية
وتد التطوير أوائل الشهر الحالي (1 / 7 / 2007 / 6 / 30 / 2008)
وتشمل إضافة حدة 2 ونش رصيف معلق حدة 2
ونش ساحة معلق لإسالة إلى حد 8 جرار موانئ بالمطيرة
«دفع الخط إلى الخريطة العالمية»
.. لم تكن إلى المحطة في حالة تمتد مستمر فكان عام 2004
تحت ليدك (81) من محطات الحاويات العالمية .. قفز عام
2005 إلى المركز 61 من المنظر أن تقرر إلى مركز عالمي
تقدما عام 2006 بعد أن حققنا 1.1 مليون حاوية
مكثلة.

«القيادة» و«فرق العمل»

«إن الاستيفاد فوجد نفسه ناجحاً .. لم ينم
قطه .. هذا الملل المصني يكد ينطق على الوفاء
.. جلال ياسين رئيس مجلس الإدارة .. فهو
يعمل بعد منذ أن تولي المسئول لهذه المحطة
المدفلة في يوليو عام 2000 بشخصية متميزة
في الدراسة .. والإنجازات تفرح بلرحة الإجنهاد
والصمي والروب والعلاقات العريضة حيث نوع في
وضع خطة تسويق واستقطاب عمداً من الخطوط
الحالية الكبرى في مجال الحاويات وذلك بصورة
المستندة من أجل كسب المزيد وجني خنوط تزيد
من إنتاجية المحطة وتساعدنا في إتمام المباني
والمنافسة القوية بين محطات المنطقة .. لهذا لم يكن
غريباً أن يصير سيادته بهم ومن المكان الذي
يتولى مسئوليته .. فهو حاصل على بكالوريوس علوم

وتتملك الشركة قنطين من الإنتاج .. قطاع تداول الحاويات.
وقطاع تداول الإسفنج .. حيث يمسك قطاع تداول الإسفنج
إلى شعبتين قسم بضائع حسب وقسم بضائع عام وذلك بقل
تلفة وأعلى كماً ..

أما بالنسبة لقطاع تداول الحاويات فهو يعتبر النشاط الرئيسي
الشركة حيث تقدم الشركة الخدمات لخطوط الملاحة الدولية
والتي تتعامل معها في مجال تجارة الترانزيت العالمية.
.. وقد بدأ نشاط تداول الحاويات منذ عام 1988 بجمع قدره
25479 حاوية ونتيجة لنشاط التطوير المستمر والمصلحة وصل
حجم التداول إلى 921066 حاوية في عام 2005 - 2006
.. ويعتبر نشاط تداول الحاويات هو النشاط الرئيسي للشركة
حيث يمثل 90% من نشاط الشركة.

.. أما من وأعمال الشركة فويلغ بأعمالها 55 مليون جنيه
موزع على 10.9 مليون سهم وأن الشركة القابضة تمتلك
%44 من أسهم الشركة ويبلغ عدد العاملين 2500 عاملاً
وتبلغ المساحة المخصصة حوالي 430 ألف متر مربع.
ويبلغ حجم الأرضة 970 فداناً ..
.. وقد خلقت الشركة عام 2006/2005 صافي ربح قبل
الضريبة بلغ 92 مليون جنيه بنسبة تطور من المستهدف بلغت
%63.3 من العام للمضي بنسبة 1.5%.

«التصديق الحقيقي»

.. ويحول التصديق الحقيقي الذي واجهته الشركة في مناخ
يسوده التناوب والتكتلات بالمنطقة كان لازماً على الشركة
أن تقلل من التصدي والذي يشتمل بالانتقال إلى المحطة إلى
التصديق العالي لما تمتلكه من مقومات تؤهلها إلى هذه المكانة
.. بتحقيق طوره في هذا الصدد.

.. وفي عام 2000 كان حجم التداول 443 ألف حاوية
مكثنة بوصول الرصيف 950 متر والقمق 12.8 .. فبدأت
رئاسة الشركة في وضع إستراتيجية طويلة التي تلتحق
معامل اللوجستك .. الذي تم جلي خاربه الآن .. فالطريق كان
صعباً على البعثات ولعل المشككة التي واجهتها حينذاك هي
قوة تحمل الطيار الذي لا يتحمل أكثر من 14 متراً
ولاً بعدد رصيف .. فبدأنا بتعميق المياه أمام الرصيف وممرات
الانقاراب وكانت هناك جهات معارضة في المجال تمتل على
هيئة قناة السويس .. ثم نجحنا كخبرة أولى في استقبال
الجيل الخامس من السفن.

.. وفي عام 2001 كان لدى الشركة 4 أنشاس رصيف استقبال
أما حالياً فتشكك الشركة سبعة أنشاس معلقة وفي أبريل
2008 تسعير 9 أنشاس رصيف معلقة بعد التناقل على
ويشتمل معلقين.

.. وفي عام 2004 بدأ تطبيق التطوير الإلكتروني ويستخدم
كمبريتير الوفاء والذي يقوم بتسجيل الحاوية منذ تحركها
من على غير السفينة إلى أن يتم تسجيلها في خايلها
بالمصالحات .. ولأن اثنين من دراسة خاصة .. باستخدام
نظير G.R.S المرتبط بالقطار المصلي التي تتركبه على
المعدة ويظهر أن تحرك الحاوية وذلك لتأدية كافة تحركاتها من
خايل الأعمال الصناعية وتسجيل أماكن تسجيلها.

«الصادرات» و«الواردات» «مهما قويا»

.. أما بخصوص الصادرات والواردات والواردات فخصص له
الواء / جلال ياسين في هذا الصدد أن الوارد فخصص له
75 ألف وثمان مائة ألف حاوية أصعب مخصصاً له 45 ألف
مترق. بعد أن كان في عام 2001 / 2002 مخصصاً لها
80000 مترق. وفي السنة الحالية وصل حجم الصادرات للمصرى
إلى 100 ألف قة .. وفي الحقيقة أن الصادرات للمصرى لا تحقق
منه مكسباً للشركة ولكن يحقق عائداً للاقتصاد القوي
المصرى.

.. أما من الترانزيت فقد تم تخصيص مساحة له داخل الميناء
حوالي 320 ألف متر فخرج الميناء خصصت له مساحة 110

السياحة العالمية بالأرقام

بقلم عبد السلام السيد أحمد



لقد أصبحت السياحة صناعة ضخمة تتنافس الدول على إزدهارها للإستفادة منها لارتباطها بكثير من الخدمات التي على رأسها السفر والفنادق، كما أنها تدعم التجارة والتنمية والسلام، وتساهم في دعم قطاعات الإقتصاد العالمي، وتعتبر من مصادر الدخل الأساسية في معظم الدول النامية لقد مضى ستون عاماً على منظمة السياحة العالمية التي تم إنشائها عام 1946، إلى لندن بإسم الإتحاد الدولي للمنظمات السياحية وأعلن عنها رسمياً في لاهاي عام 1947، ثم تغير إسمها عام 1974 إلى منظمة السياحة العالمية، وعقد أول إجتماع لها في مدريد عام 1975، وفي عام 2003 اعتبرت المنظمة إحدى وكالات الأمم المتحدة المتخصصة وأصبح إسمها منظمة السياحة العالمية التابعة للأمم المتحدة.

متنلدى الفيزا للسياحة

نظمت مؤسسة فيزا العالمية بالقاهرة منتدى فيزا للسياحة حيث ألقى فيه كارلوس روميرو المدير التنفيذي لشؤون الأعضاء المنتسبين (غير الحكوميين) في منظمة السياحة العالمية محاضرة ضمنها كل ما يخص عالم السياحة، وكانت كلمته عبارة عن إحصائيات خدمت من الأرقام ما بين مسيرة السياحة العالمية ومستقبلها ومن أهمها:

• زيارة عدد السياح خلال الفترة من 1990 إلى 2006 يعادل 4.5 ستموا حيث كان حوالي 440 مليون

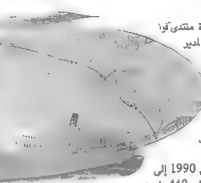
• وصول العائدات الإجمالية في عام 2006 إلى 680 مليار دولار كان أوروبا نصيب الأسد منها حيث حصلت على 348 مليار بنسبة 51% تلتها منطقة الأمريكتين 145 مليار بنسبة 21%، ثم آسيا والمحيط الهادي 139 مليار دولار بنسبة 20%، ثم الشرق الأوسط 28 مليار دولار بنسبة 4% بعدها أفريقيا 22 مليار دولار بنسبة 3%

• توقع منظمة السياحة العالمية زيادة عدد السياح بحلول عام 2020 ليصل إلى 1.6 مليارات سائح ويبلغ حجم الإنفاق حوالي 5 مليارات دولار يرمياً وينتقل روميرو بالنمو السياحي المتوقع بالرغم من التهديدات الضخمة وارتفاع أسعار الوقود، فلا زالت هناك مصادر جديدة للسياحة يمكن أن تستغلها الأسواق خاصة وأن السياحة العالمية لم تأخذ سوى جزء صغير من سكان العالم الراغبين في السفر والسياحة، ولابد من الوصول إلى كل القادرين والراغبين في السفر خاصة وأن هناك زيادة في دخول الأفراد وقدرتهم على السفر والإنفاق داخل وخارج بلادهم، وأشار أن أن النمو السياحي يحدث عن طريقتين:

• زيادة عدد السياح بمعنى مشاركة شرائح أكبر من المجتمع في العملية السياحية.
- زيادة عدد مرات السياحة للشخص الواحد.
خاصة وأن هناك تنوع في مصادر السياحة بالنظر إلى التغيير الديموجرافي السكاني، وارتفاع أعمار البشر بشكل عام، والتغير في تركيبة الأسرة والهجرة بجانب الزيادة في المنافسة بين المقاصد السياحية، وكذا بين منظمي الرحلات في إطار سوق معلوم.

كلمة وزير السياحة

الذي زعيم جريدة وزير السياحة كلمة أمام المنتدى أكد فيها دور قطاع الأعمال الجوى في تطوير القطاع السياحي خاصة بعدما أصبحت المؤسسات مزودة بنقاط القبول والبنية التحتية اللازمة لقبول البطاقات البنغ التي تعمل على تدفق الإنفاق السياحي، وارتفاع الإيرادات على مستوى القطاع السياحي والإقتصادى، فإزدهار قطاع السياحة يؤدي إلى تحسين النشاط التجاري والتطوير الإقتصادى، وأشار الوزير إلى أن هناك أكثر من 3000 مأكينة صرف آلي على مستوى الجمهورية يوجد فيها أكثر من 165 مأكينة بالفنادق، ويصل عدد المنشآت التي تقبل بطاقات فيزا إلى أكثر من 23 ألف منشأة، وقد بلغت نسبة الإنفاق عن طريق بطاقات فيزا 12% من إجمالى الإنفاق السياحي عام 2006



عام 1990 وتجاوز 842 مليون عام 2006، وكان نصيب أوروبا منها 458 مليون بنسبة 54%، ونصيب منطقة آسيا والمحيط الهادي 167 مليون بنسبة 37%، ومنطقة الأمريكتين حصلت على 136 مليون سائح بنسبة 16%، والشرق الأوسط على 41 مليون سائح بنسبة 9% وأفريقيا 40 مليون بنسبة 9%، وبالنسبة للزيادة التي طرأت على عام 2006 وتقدر بـ 36 مليون سائح وزعت على النحو التالي: 17 مليون بنسبة 47% لأوروبا، 12 مليون بنسبة 33% لمنطقة آسيا والمحيط الهادي، على 3 ملايين بنسبة 8% لكل من الأمريكتين وقارة أفريقيا، 1.5 مليون الشرق الأوسط بنسبة 4%.





اجتماع مشترك بين غرفة ملاحاة الإسكندرية وشركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع



ممثلى الشركة تقوم حالياً بأعداد تعريفة جديدة لمعدلة تقوم على أساس السعر الموحّد Flat Rate

فى بادرة طيبة من جانب شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع بالتعاون مع غرفة ملاحاة الإسكندرية عقد بقرار الغرفة إجتماع للجنة التوكيلات اللاحية برئاسة السيد الأستاذ / أسامة عدلى والشحن والتفريغ والمحطات البحرية برئاسة السيد المهندس / مروان السماك ومندوبى شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع (السيد الريان / منير يعقوب تادروس رئيس قطاع الحركة والتفصيل - السيد الريان / إبراهيم عزت مستشار الشركة لشئون الحركة - السيد المحاسب محمد أحمد حسن هريدى مدير عام الإيرادات) لمناقشة التعريفة المقترحة وأداء الشركة التنافسى فى المرحلة المقبلة.

(أوامر) أحمد منصور العربى / المهندس / حسام لهيطة

- ضرورة أن تشمل التعريفة الجديدة سعر ثابت Flat Rate الحاويات القافرة وأخر الحاويات الملونة والحوايات الثلاثة بالنسبة للثقل و PT و Genser و Lashing Unlash- ing.

- ضرورة إلغاء خطبى الضمان الذى تطلبه شركة الحاويات. حيث أن شركات الحاويات الفاعلة لا تطلب ضمان العمل معها. ويكفى عدد الحاويات الكبير المتواجد لدى شركة الحاويات الذى يوفى الضمان المالى المالى.

- يجب أن يذكر فى العقد بين شركة الحاويات والتوكيل للملاحة الحد الأدنى لتداول الحاويات (معدلات شحن وتفريغ الحاويات) وأن تقوم شركة الحاويات بسداد غرامة فى حالة عدم تمكنها من الوفاء بمعدلات الشحن أو التفريغ المنصوص عليه فى العقد.

- كما افاد ممثل شركة الإسكندرية لتداول الحاويات بأن الشركة تقوم حالياً بأعداد تعريفة جديدة معدلة تقوم على أساس السعر الموحّد Flat Rate الذى وافق عليه مجلس السياسات الإستراتيجية من إعتادها وقبل العرض للاحاة الإسكندرية بمجرد إنتهاء مجلس السياسات الإستراتيجية من إعتادها وقبل العرض على مجلس إدارة الشركة إعتادها والعمل به وبأنى أعضاء الغرفة بضرورة وجود عضوين ممثلين عن الغرفة ضمن اللجنة المشكلة لإعداد تلك التعريفة لتوضيح وجهة نظرهم ومقترحاتهم قبل الإعداد وإعتاد.

تم مناقشة وعرض مشكلات التى تواجه السادة أعضاء الغرفة والخطوط اللاحية التى يمثلونها فى التعامل اليومى مع شركة إسكندرية لتداول الحاويات ويحث معوقات العمل ووضع الأساليب الجديدة المتطورة المبينة على الخدمة المنافسة لفعيل.

وقد طلب السادة أعضاء الغرفة الطلبيات الآتية من شركة إسكندرية لتداول الحاويات

- يجب أن يعنى التوكيل الملاحى على مقابل تحميل الأراضيات من الصلا والذى يقوم بها ناسب شركة الحاويات وبأنها عنها. كما كان يحدث مع شركة الإسكندرية لتوكيلات لللاحية (910 مقابل التخصيص).

- حيث أن شركة الحاويات أصبحت حالياً منطقة حرة خاصة وعليها أعباء ضريبية أقل ويمثل أرباحها أعلى. لذلك أن يتمكن هذا فى العمل على خدمة أفضل ويمثل أداء أسرع.

- الإسراع فى تأجير ونش عتاق Gantry Crane للحميل بمحطة الإسكندرية. حيث أن معدلات شحن وتفريغ الحاويات حالياً ضعيفة جداً خاصة فى محطة حاويات الإسكندرية (جيد) يعمل ونش Gantry واحد فقط على كل سفينة) وهذا يؤدى إلى تأخر السفن وبطء فترة بقاءها على الرصيف بما لا يتماشى على الإطلاق مع المعدلات العالمية أو مع معدلات الجلس الأعلى المتوائمة (35 ساعة للوش فى الساعة الواحدة) والوضع العالمى لمحطة الإسكندرية يتوقع 20 فرق حاوية فى الساعة.

مستند الشحن Sea Waybill تنكزة النقل البحرى

مستند الشحن Sea Waybill هو نوع جديد من مستندات الشحن غير قابل للتداول، يستخدم جنباً إلى جنب مع مستندات الشحن الإعتيادية، ولا يختلف عنها فى خصائصها، نظراً لاحتياج العمليات التجارية البحرية إلى وسيلة لتفادى التعطيل المعتاد - وأصالح سرعة ونمو هذا النوع من المعاملات.

هذا النوع من مستندات الشحن يشبه إلى حد كبير مستندات الشحن التى يتم إرسالها بالبريد الإلكتروني، مما يحقق الأفضل، إذ ترسل هذه البرقيات بالبريد الإلكتروني، مما يحقق الاستفادة العليا من التكنولوجيا الحديثة، وبأنه يتجه إلى العالم أجمع. ويطلب المرسل إلى البرقيات المتكورة ثم يتمتها وشمل بضاعته بسهولة، إن هذا من جانب آخر يتبع السبلية حرية الحركة وسرعة التسليم والعمل بطلاقة أكبر مما يعود عليها بالرجوع.

والإفادة القصوى من نظام سند الشحن Sea Waybill

- 1- يتم تفعيل النظم الإلكترونية لتبادل المعلومات بالموانئ المصرية.
- 2- تعديل القرار الوزارى الخاص بوقت الحساب على مصارف الشحن والتفريغ بحيث تزال هذه الروقات.

عن نشرة غرفة ملاحاة الإسكندرية

الشحن السعى فيه مسروراً بد التاكيد من شخصيته بعبارة، ودون مطالبته بإبرار السند ذاته وتبراً ذمة التنازل البحرى عندئذ بمجرد هذا التسليم، ولأن هذا السند ليس وثيقة ملكية، فلا تنطبق عليه شروط معاودة بريكسل 1924. إلا أنه جرت العادة على تضمينه شرط الإحالة إلى تلك العايدة.

بالقانون المصرى يشير إلى إمكانية التعامل بهذا النوع من مستندات الشحن فى مادته رقم (4 / 2003).

بعض ظروف عدة قد يقرر الشاحن فيها الجوء لهذا السند مثل:

- 1- إذا كانت العملية التجارية مجرد إنتقال بضائع عن طريق البحر.
- 2- عندما يتعامل أطراف العملية على أساس الصواب المتفق.
- 3- قصر الرحلة البحرية، بحيث قد تصل البضاعة إلى الميناء قبل وصول مستند الشحن الذى المرسل إليه.
- 4- إذا رغب المرسل إليه فى سهولة الاستلام بمجرد إيراد ما يوكذ شخصيته.

اجتمعت اللجنة المشكلة بالقرار لدراسة ومناقشة مستند الشحن Sea Waybill وخضعت إلى عدة مقترحات عرضتها الغرفة إلى شركة الإسكندرية لتداول الحاويات وبأن كالتالى

مستند الشحن Sea Waybill هو نوع جديد من مستندات الشحن غير قابل للتداول، يستخدم جنباً إلى جنب مع مستندات الشحن الإعتيادية، ولا يختلف عنها فى خصائصها، نظراً لاحتياج العمليات التجارية البحرية إلى وسيلة لتفادى التعطيل المعتاد. وأصالح سرعة ونمو هذا النوع من المعاملات.

أما عن خصائصها، فلا يختلف مستند الشحن Sea Waybill والذى يسمى "تنكزة النقل البحرى" عن مستندات الشحن العادية فى خصائصها، فهو جهة فى الإثبات بين طرفيه وبأنه مواجهة الغير. بدلاً على استلام البضائع أو يمس دورا كدور إيصال الشحن، وهو أداة إثبات عند النقل البحرى إذ يحتوى على شروطها، كما أن السند يحتوى معنل أمان أعلى إذ يصعب افش عن طريقه.

بموجب هذا السند، يلتزم الناقل أو وكيله بتسليم البضاعة إلى

يسوى صالح عضو المجلس القومي للإنتاج والشئون الاقتصادية

تعتبر السكة الحديد عصب النقل في مصر، حيث إنها تنقل ما يقرب من 50% من حجم الركاب بين المدن، ويقام بأثرها 7% من حجم البضائع (في اليابان السكة الحديد تنقل 38% من حجم الركاب، 3.8% من حجم البضائع). ولقد كانت السكة الحديد في مصر تعتبر من السكك الحديدية التي تحقق انفاضا حتى عام 1971، ونظرا لما كانت تقوم به الدولة زمن الحرب بعد تسكة 1967، فإن السكة كانت مركزا على هذا الهدف فانخفضت الاستثمارات التي كانت تحصل عليها السكة الحديد منذ ذلك التاريخ وحتى عام 1975، مما أضر تأثيرا كبيرا على كفاءتها فانهمت بنقل الركاب دون البضائع، وذلك لعدم كفاية الجرارات، ولذلك انخفض وزن البضائع المنقولة من 11 مليون طن عام 1971 إلى حوالي 1 مليون طن عام 1983/82، وبدأت السكة تحصل على الاستثمارات المناسبة، وكانت حينئذ تسارع الزمن لأن تنفيذ الاستثمارات يحتاج إلى وقت وجهد وبمويل، وعلى سبيل المثال تم تجديد الخطوط الحديدية في أوقات توقف القطارات في الفترة الليلية عام 7-6 ساعة، وبدأ من الخطة الخمسية الأولى 1983/82 وحتى عام 99/2000، إلى فترة الثمان عشرة عاما بلغ ما تم تنفيذه من استثمارات بالسعر الجاري لكل خطة 12.9 مليار جنيه، وهي تعادل بأسعار 98/1999 حوالي 23.2 مليار جنيه، حيث كانت تحصل على أكثر من 1.2 مليار جنيه في الست سنوات الأخيرة حتى عام 99/2000. وبدأ من ذلك العام عادت الاستثمارات التي حصلت عليها السكة الحديد إلى الانخفاض بشكل ملحوظ مما أضر على كفاءة السكة، وعلى التشغيل، وعلى ذلك فإن تطور وتوسيع السكة الحديد كعاد يكون قد توقف بعمدة أن السكة الحديد حصلت على كثير من الاستثمارات في الفترة من عام 1983/82 وحتى 99/2000.

ووضع الشركاء حول أهداف 2010.

إن شبكة أمانة الحديد قاست من خفض الاستثمارات للزراعة، رئيس الوزراء يقول: فإن الشخصيات عنصر هام في تدوير السيولة، والسبب هو قلة الاستثمارات.

يتميز الوضع إلى الآن بصورة سبب أن الشركات لم تدفع ما يجب عليها من مستويات وعدد المخطط أن تدفع إلى تقاس فترتها، فمخاض كفاءة إدارتها وعدم قدرتها على ملء حصة.

السبب الآخر هو حالة

[illegible]

من هناك حكومة يمكن أن تجهل التشغيل المناسب للسكة الحديدية تلك التي تم خصصتها وأمن مواطنيها وفي 7 أكتوبر 2001 من سكرتير عام القتل أن الحكومة البريطانية قررت وضع السكة الحديد تحت الرقابة الإدارية لبعثت الفصل النهائي للفتنة. بعد ذلك علينا أن نستعين من جهة برلمانا حتى لا نفع في ذلك خاصة أن الخصخصة ليست العمل الأمثل في حالة السكة الحديد لمعالجتها ورفع كفاءتها.

بمعناها أن تتحمل الدولة البنية الأساسية من حيث تكاليف إنشاءها وصيانتها ويقتصر دور السكة الحديد على التشغيل وتحمل مسؤولية استخدام البنية الأساسية ولقد تم الفصل في الدول المتقدمة

الفصل المؤسسي الذي يتم بمقتضاه الفصل بين ملكية الأسهم الأساسية وتشغيل الشركة. أجدد إلى وحدت مستقلة أعمال مستقل وميزانية مستقلة وعاملة مستقلة كل منها وفيه ملكية الأسهم الأساسية للمستقل كل واحد في حال في كل واحد وتمثلت بالسود ولكنهما تملكان القوائم والقواعد الخفية في استطاع الفصل في فرد ملكية الأسهم الأساسية لكلية الأساسيات

١٠ مليون جنيه وهما أكبر من العجز الذي تحقق بعد استبعاد
النفقات

بأن تعمل الهيئة على مستحقاتها من المتعاملين معها بصفة خاصة وأن تساعد في ذلك وزارة المالية، بأن تخصص في الجهات المبالغ اللازمة لتسييد مبيعاتها السكة الجديد وأن تنفذها في مجالات أخرى.

أمر يتطلب إعادة هيكلة السكة الحديد لتكون هيئة مستقلة تسيّر الاقتصادية وسوف ناقش قنصلتين أساسيتين في إعادة هيكلة - هـ -
مخصصة والاتجاه نحو اقتصاديات السوق.

تجاه نمو الاتصالات السلكية

السكة الحديد بدأت من التأسيسات في التخصصية حيث انشأت
الهيئة برئاسة المهندس إبراهيم إسماعيل عام 1951م في رأس
السد 49% من الشراكات المبررة إحدى الشريكين مع رأس المال
الإنساني إسماعيل خديجة أوجيه قبلي ، والثانية مع رأس المال
في إسماعيل خديجة جوي جوي ، وذلك أن السكة الحديد
في حالة مشاكل الخطوط في الخطوط وقد كانوا يريدوا إمكانية
استبدت إمكانية إبراز الشركة الخاصة وذلك في شركة خدمة
الخطم والسكة الحديد عرفت أن تقوم في ذلك في مرحلة محددة
والتي في التأسيسات الجارية الدول في ذلك في الخمسينيات
والتي في ذلك في إندونيسيا في التخصصية في عام 1993
والتي في ذلك في الخمسينيات مع عدم إمكانية السكة الحديد في
الطويل ، ولتفتح قطاع النقل المنافسة لتحسين الخدمة وزيادة
الخدمات والخاصة مع تحسين الإطارة ، والإستراتيجية لاستحداث
في مواجهة الطلب وتحسين النقل المائي ، وقد تقدمت بعد
في أعرفها بأن ذلك إلتزام التخصصية في تقديم أهدافها أم لم

الدعم بدأ يتناقص وبلغ أدناه في عام 1988 ولكن متوسط

بكتير مما كان عليه قبل ذلك.

الذين هم في السقوط الحاد في وقت وقعت فيه حوادث حطير
المصنعة والحوادث المأساوية ونسبة الحوادث التي
تحت عدم الكفاءة والمشاكل التراكمية في نظام الأمان ونظام
إدارة مراقبة الجودة والنتيجة كانت ضياع وقت الركاب وفقد
الثقة للركاب والشركات. وبمقارنة تقرير الرسمى للأمن المنشورة في
سنة 2003 الذي تبدأ بتقرير الخطأ الركاب إلى أعلى مستوى
عام 1993. وقد فقدت خسائر الشركات أكثر من مليون جنيه
إلى سبيل المثال قطارات فيرجن حصلت على 400
مليون إسترلينج. تعويض من شركة الخط الجوية. هذا قبل

بلغ الميزان (إجمالي الإيرادات - إجمالي الاستعدادات): (116.02) مليون جنيه في عام 2005/2004 مقابل عجز قدره (84.93) مليون جنيه في عام 2001/2000 بنسبة زيادة قدرها 32.7% وبمعدل نمو سنوي قدره 7.33%، ويبلغ العجز 52.5% من الاستعدادات و110.5% من الإيرادات في عام 2005/2004 مقابل 50.9% و103.9% على الترتيب في عام 2001/2000.

لقد بلغ العجز ذروته في عام 2004/2003 حيث بلغ 1365.16 مليون جنيه بنسبة زيادة قدرها 62.3% عن عام 2001/2000 وبمعدل نمو سنوي قدره 16.2%، وذلك فإن العجز في عام 2005/2004 قد انخفض بنسبة خفض قدرها 18.4% عن عام 2004/2003.

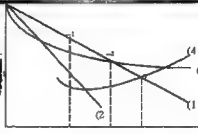
المستقبل من عدم وجود برامج للوقاية والإنقاذ تمثلت 50.3% من الاستجابات، و105.8% من الإناث مقابل 102.6% من الإناث، مع عدم وجود اختلافات معنوية بين الجنسين. واستطاعت الإناث تحديد نفس الوقت فيما يتعلق بالإفراط في القروض لا تتغيره (استمرار تعاطيها في الأنشطة الأساسية مع الزواج/سوء/سواء، وانخفاض الرضا الذاتي العام/قضاء/سوء، وخد سوء الصحة، انحرافها عما هي عليه مشروطات الحياة الجديدة، لا يمكن أن تحصل الإناث على مساعدة مالية إضافية في المستقبل). إن الإناث الأساسية والتوسع فيها مسؤولية الدولة، وإلا فإنه يلزم استخدامهم في التكاليف التي تنتج عن صعوبة التكيف مع المستقبل.

بإستيعابهما من التكاليف فإن الإستعدادات تتخفّض في عام 2004/2005 من 2126.39 مليون جنيه إلى 1057.65 مليون جنيه كما تتخفّض في عام 2000/2001 من 1650.53 إلى 819.9 مليون جنيه وبنسبة زيادة قدرها 29.0% وبمعدل نمو سنوي نسبته 6.52%

وبذلك فإن العجز ينخفض إلى (47,28) مليون جنيه في عام 2004/2005، (مقابل (10,3) مليون جنيه في عام 2003/2004 بنسبة زيادة قدرها 359% ويصل نمو نسبي قدره 46,37%، ويتبلغ نسبة العجز إلى الاستخدمات 4,5% وإلى الإيرادات 4,7% مقابل 1,3%، و1,3% على الترتيب في عام 2001/2002.

وأيضا، وكشحت التهيئة تلك المستحققات الكبيرة التي الصلاها الذي اعتقد أن معظمهم شركات قطاع عام أو جهات حكومية، وفرض أن نسبة للانداء 6% فإن الهمته تقدر بذاك 43.0 مليون جنيه مقابل

سكك حديد مصر



الكمية

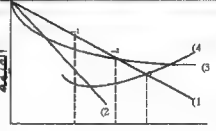
التورية العامة، ويبدو أن هناك علاقة بين قيمة السلة وقيمة خدمة نقائها، وهذه العلاقة ليس من الصعب كشفها، فتعريفه نقل السلع غاية الشن ولا أنها غائبة لأنها تعمل نسبة معينة من ثمن هذه السلة في المكار التي يستقل إليه، وتعريفه السلة الرخيصة ولو أن أي شيء، يعد الطلب على سلة بعد أيضاً من الطلب على نقائها، إن ما تعريفه العامة تحد من تحرك السلع الرخيصة، ولكن لا تحد من تحرك السلع ذات القيمة العالية

إن كلا من سياسة القاتل والسياسة العامة للدولة يبرران السماح لسلة معينة أن تقل بتعريفه أعلى من التكلفة الكلية لنقلها، وبذلك تتحكم السلع ذات القيمة المنخفضة أن تنقل كأحد وسائل تحقيق الرفاهية الاقتصادية للمجتمع.

قلما تحاول السكك الحديدية أن تتقاضى كل قيمة الخدمة لكل سلة أو مسافة حيث إن قيمة الخدمة تقرر الحد الأقصى للتعريفه الذي إذا تخطته إلى وإلى السلة إن تتحرك وحيث من الصاريو التعريفه الذي الحد الأقصى إلى يجب أن تخفضه عنه التعريفه لأن التعريفه تقرر في نقطة ما بين هذين العيين، ولكن كيف يمكن تحديد هذه النقطة، الجواب على ذلك يمكن إيجاله في العبارة ما يمكن أن تتحملة السلة.

ولكن حتى يتم استغلال الطاقة المتاحة لسكة الحديد بكاملها، وحتى يمكن أن تتنافس وسائل النقل الأخرى، وذلك بزيادة إعادة النظر في التعريفه المعمول بها لتتضمن مع احتياجا المستخدمين لخدمات النقل، وأن تقوم بتطوير خدماتها وأن تأخذ في الاعتبار تعريفات وسائل النقل الأخرى، وأن تبني السكك الحديدية استراتيجيتها على أساس منافستها لوسائل النقل الأخرى وما تتمتع به من مزايا كبيرة في الأمان والسرعة والراحة، والاعتماد على الولايد والجمع الكبير للنقل، وأن تتنافس في التكلفة لزيادة ربحيتها، وأن يتم توضيح دور كل من حصة والسكك الحديدية إلى يتقلل بتعريفات السكك الحديدية وتعريفه تقرر ما تحصل عليه من دعم لمواجهة التنافس الكهف، ولا تجعل السكك الحديدية بالدمج الذي تتحملة، من أن تتراكم السكك الحديدية من إقتصاديات السوق، وأن يكون نظام التعريفه من عن طريق تحديد الحد الأقصى للتعريفه وأن يقرارد من عن اقتصاديات السوق وما يجب أن تتحملة وحدة النقل.

إن تعريفه نقل البضائع يلزم برأسها فهاش النقل من المفترض أن يكون حوالي 96% ونظراً لأن أسعار السلع قد ارتفعت كثيراً ولم تتحرك تعريفه البضائع ويزيد برأسها من المفترض أن تتحرك التعريفه لنقل البضائع سواء، فذلك ذات القيمة العالية أو السلع ذات القيمة المنخفضة بشرط أن تضمن السكك الحديدية من نظام نقل البضائع وأن يكون هناك اتفاق حول تحديد قطارات البضائع حيث إن قطارات البضائع تضرر لانتظار محلاتها لوقت طويل، وذلك بطول زمن الرحلة، وأصبح السكك الحديدية على وجهه العمل على أن يكون لها لوقت وصول بضائهم، ويمكن أن تدرس احتياجات العملاء لنقل البضائع بالسكك الحديدية وأن تتماشى السكك الحديدية مع طريق استخدام كفاءة النقل والحد من نظام النقل بالتشغيل المتكامل مع وسائل النقل الأخرى، حيث يمكن السكك الحديدية أن تعمل بالتعاون مع شركات نقل البضائع بالوراء وتعمل كجسر لنقل البضائع وكسفن لنقل المتكامل بين نقل البضائع بالوراء وتعمل كجسر لنقل البضائع والتفريق وإن تركز على تشغيل قطارات لوجستية من نقل البضائع (سلة واحدة وسلة واحدة وسلة واحدة وسلة واحدة) حيث لنقل البضائع العامة أكثر تكلفة من سلة السكك الحديدية بالوراء إلى السكك الحديدية (تأخذ لنقل البضائع بالوراء والتفريق) وكذلك النقل الولايد وزيادة إيرادات البضائع)، مع الأخذ في الاعتبار العوامل الأخرى، مثل خفض عدد تعريفات النقل البضائع وتبسيطها ودراسة درجة كفاءة حملها لوجستياً، حيث إن السكك الحديدية بالوراء والسكك الحديدية بالوراء سيؤديان لمقارفة بوسائل النقل الأخرى، حيث إن نصيبها يتراوح ما بين 7% من حجم النقل (في الألمان نصيب السكك الحديدية من نقل البضائع 96.3%).



الكمية

(4) التكلفة الحدية

ثلاثة بدائل لسياسات التسعير:

توجد ثلاثة بدائل لسياسات التسعير في المرافق العامة وهي:

1 - التسعير على أساس الاحتكار (أو تعظيم الربح)

2 - التسعير على أساس التكلفة الكلية

3 - التسعير على أساس التكلفة الحدية

1 - التسعير على أساس الاحتكار (أو تعظيم الربح)

الاحتكاري 11 أ يعظم ربحية المنشأة - إلا يتحدد نتيجة تقاطع التكلفة الحدية مع الإيراد الحدي، إن السعر الذي يتحدد على أساس مساواة التكلفة الحدية بالإيراد الحدي ربما لا يكون مفيداً من وجهة نظر المجتمع لأن يؤدي إلى تحقيق أرباح احتكارية على حساب المجتمع، بمعنى أن تجاه المنشأة إلى تعيد الإنتاج الذي يحصل سوء توزيع الموارد كما أن قيمة الإنتاج الإضافي بالسكك الحديدية تزيد من قيمة الموارد المستخدمة في كل الإنتاج الإضافي.

2 - التسعير على أساس التكلفة الكلية

السعر 12 ب يمثل ما يطلق عليه الاقتصاديون "سعر التكلفة الكلية" أو "سعر متوسط التكلفة"، وهذا السعر يعطي التكافؤ الاقتصادي للمنافس مع تحقيق ربح مناسب وتحاول الجهات التنظيمية عادة تحقيق هذا السعر لأن يعطي عائداً مناسباً على الاستثمار في المرفق.

3 - التسعير على أساس التكلفة الحدية

السعر 13 ج يمثل سعر التكلفة الحدية، وهو السعر الذي تتساوى معه التكلفة الحدية بمتوسط الإيراد، إن سعر التكلفة الحدية هو السعر الذي يفضله المجتمع - لأن قيمة الوحدة الأخرى المستخدم الحدي (مقارنة بالسعر الذي يدفعه بالية لكل الوحدات) تتساوى في المرفق المستخدمة في إنتاج هذه الوحدة.

في سعر التكلفة الحدية لا مساواة في هذه الحالة لأن كما هو واضح في الشكل يقع تحت متوسط التكلفة الكلية المرفق، ولكن إذا قامت الجهات التنظيمية في طلب من المرفق تقاضي هذا السعر فإن النتيجة تكون خسارة مالية للمرفق، وفي هذه الحالة يقرر الاقتصاديون أن يجب تحديد سعر التكلفة الحدية أن يتم تحديد السعر الذي يمكنه تحقيق تكاليفه الكلية أو أن تتكامل التكلفة الكلية مع التكلفة الحدية في نقطة التكافؤ.

إيرادات المرفق

المفروض أن سكة الحديد تتخذ مبدأ التمييز في التعريفه بحيث تكون على ثلاثة المستويات السابقة.

1 - التعريفه للركاب: هناك تعريفه مرتفعة لخدمات الجيرة للدرجة الأولى والثانية وتعريفه الدرجة الثانية العادية وتعريفه

الدرجة الثالثة.

2 - التعريفه للبضائع: إن السلع ذات القيمة العالية تنقل بتعريفه

غاية والسكك الحديدية ذات التكلفة تنقل بتعريفه منخفضة، والسعر

الأساسي في ذلك هو قدرة السلع ذات القيمة العالية على تحمل

لحدي يتم وزارة نقل وأصولات.

2 - الفصل التنظيمي: يعر هذا النظام بين حق وحدات

منفصلة وبحرية كبيرة في التشغيل وهناك شكلان لها

أ - وحدات تشغيل كبرى من تشغيل السكة الحديد كما هو الحال

في بيجيا وإيطاليا والوحدات لها إدارة مستقلة وميزانية منفصلة

ولكن ليس لها استقلالية

ب - وحدات مستقلة تنظم في إطار شركة قابضة وهذا الأسلوب

مطبق في غالباً بالوحدات تتطور على أساس أن تكون شركات

مستقلة (شركة مستقلة السفر والسياحة، وشركة مستقلة البضائع

وشركة مستقلة الشبكة، وشركة مستقلة المحطات والخدمة) وكما

تحت الشركة القابضة.

ه - وعلى ذلك فإن من مدرس تجارب الدول التي سبقتها في هذا

الحال سواء المخصصة أو الفصل بين البنية الأساسية تكون

تحت مسؤولية الدولة والتشغيل وأن تبدأ من حيث تنهى الأخرى.

وعلى أي حال من المزم أن تتحمل الدولة كافة ما يتخلف بالبنية

أساسية وتنحصر مسؤولية الحديد في التشغيل، فمن غير

المطلوب أن تتحمل اسكة الحديد عبء الاستثمار في الشروعات

القيمة من إردواج خطوط أو إنشاء كباري أو إنشاء أملاك حيث أن

ذلك مسؤولية الدولة.

ولقد طالبت جمعية الأرقام في عددها الصادر في 2007/3/27

إن وزارة النقل سوف تطلق دراسة المكتب الاستشاري بوزان

بمقتضى السكة الحديد أن الفصل بين البنية الأساسية تكون

1 - وحدة لنقل الركاب، والمسارات لطويلة.

2 - وحدة لنقل الركاب للمسارات قصيرة.

3 - وحدة لنقل البضائع.

4 - وحدة لخدمة البنية الأساسية.

5 - وحدة للاستثمار.

إن هذا التقسيم أكثر من اللازم وإذا كانت سكك حديد ألمانيا أحرمة

وحدات مستقلة كما أوصى سابقاً

1 - شركة مستقلة للسفر والسياحة.

2 - شركة مستقلة لخدمات.

3 - شركة مستقلة لشبكة.

4 - شركة مستقلة للمحطات والخدمات

فإن نقترح أن يقتصر تقسيم سكك حديد مصر إلى ثلاثة وحدات

1 - وحدة للركاب.

2 - وحدة للبضائع.

3 - وحدة للبنية الأساسية (الشبكة) - المحطات والمباني

والاستثمار.

لأن من غير المنطقي أن تفصل الركاب إلى وحدتي: لأهم مرتبطين

الصفات الطويلة والقصيرة أو يصح فصلها، ولزوم أن تتحمل

البنية الأساسية الاستثمار في السكك الحديدية مستقراً تمويل البنية

الأساسية والتي سوف تتحمل تمويلها الدولة.

لا ينبغي أن توسع أكثر من اللازم فيمكن كما سبق أن طأنا منذ

عام 2005 في وقتنا معجلاً لانتزاعها ليعمل البنية الأساسية

عن تشغيل، وشمل التشغيل الركاب والبضائع، وذلك بحيث

وحدات مستقلة لتشغيل وحدة البنية الأساسية، حيث إن سكك

حديد مصر ليست بجمع وكبر سكك حديد ألمانيا أو اليابان التي

أخذت تصميمها الراسي.

التقسيم

هناك ثلاثة بدائل لسياسات التسعير من الناحية النظرية হচ্ছে ما

التسعير على أساس الاحتكار، ثم التسعير على أساس التكلفة

الكلية، وأخيراً التسعير على أساس التكلفة الحدية.

وسوف نوضح مساوئ ومزايا كل بدین من وجهة نظر انتقال

والمجتمع.

ويوضح الشكل التالي البدل الثلاث

(1) متوسط الإيراد.

(2) الإيراد الحدي.

(3) متوسط التكلفة الكلية.



الأبعاد الإستراتيجية
للتنمية في شرق القريفة
وقفة عمل للذوة :



الجزء الأخير

بقلم / سمير معوض محاضر في الاقتصاد البحري وصناعة اللوجستيات

آفاق الإستثمار في منطقة شرق القريفة

بقية المنشور في العدد السابق

رابعا: البديل الاقتصادي المحلي، والخيارات الاستراتيجية المستقبلية:

1/4- في عام 1993 مرت قناة السويس 17317 سفينة تقل 397 مليون طن من البضائيات، تعاملت موانئ قناة السويس في قرابة 3 مليون طن منها بما فيه أقل من 161, ما يعني أن 999 من البضائيات والسلع والغامات التي تدير قناة السويس لا تتعامل هذه الموانئ منها فالغالب التي التعامل مع أي ميناء متعدد موجهة من الناحية الاقتصادية والتي في مقدمتها عنصر الوقت، وعنصر التكلفة وهنا من أهم جوانب الاستشراق، ويكاس مدى قدرة الميناء على إنتاج وإعارة إنتاج ميزاته التنافسية إزاء الموانئ الأخرى ولكنه مليا لهذه الاعتبارات، ميناء بورسعيد بدأ ميناء محوريا، ثم تراجع إلى مكانة الميناء المركزي، ثم اضطر إلى لتضاغط مشكلاته إلى التراجع إلى مستوى الموانئ ذات الأهمية العادية.

2/4- وقد استتمت مرحلة إعادة افتتاح القناة (عام 1975) بزيادة أعداد السكان بعدد معدلات مرتفعة جدا تجاوز تعداد سكان القناة 500 ألف نسمة، بين من مكافأة في الاقتصاد البشري ومن تحول الميناء إلى منطقة للتجارة العرة كان اقتصادها يربو ويكثر سيطرة إرثه منها الإيجاري في الزمان ومع لثيرة العرة صارت المدينة قلبا اقتصاديا كائنا ما استقطب جهز من المخططات المتنامية مهمة في استحداث الشركات الخاصة، لا يمكن بطبيعة الحال أن يصعب العصب الرئيسي للتصاعد في المدينة انتشاره، بين أن يولد ذلك بظلة سافرة يملئة جميعها بمنتجات في أنشطة محلية أو عالمية تجعل الاقتصاد عروضا لمجموعة من الانفلاتات.

3/4- هذا البديل الهش للتصاعد في المدينة ينطوي على إحصائيات دالة لتعامد الأزمات الاقتصادية البوليكية والدولية والتأقلى الآثار السلبية لهذه الأزمات يتعين صياغة إطار شامل لمصروح الاقتصاد استراتيجي يتكافى طموح طموح التفكير العارضا والسريع في بيئة الاقتصادية الأساسية، فالإيداع في الموانئ للخدمة في بيئة الموانئ الأساسية للتصاعد في مدينة مينائية أخرى مينائية الاقتصاد، مينائية الاستثمارات، ونحن نخرج من قفصنا بقاء بقية، فهنا مركزة ملانة تصادم مع الموانئ التي زج بها فيها، فهنا تصورنا من حلول بقاء نشاط صناعة الخدمات في بورسعيد على جانب من سيديفان من صناعات تكنولوجيا متقدمة في الحلول التي لثيرة الأراضي وتكاثف السكان وهي المصدر الهام لتراكمات الرأسمالية المحلية لمرحلة التنمية.

4/4- البديل أيضا لا يخرج من مألوفنا الجغرافية ذات القيمة الاقتصادية المرتفعة، وهي الموقع البوري الذي يمثل الفناء والمدينة أهم الثروات الطبيعية، وبعد أي تخطيط إحصائي لا يتعامل مع هذه الملاحظات بمثابة علب الاقتصاد يصعب العصب المحوري الإيجاري في المدينة، والبديل للتعدد أمامنا منها ما يتدخل في إطار التوزيع التفرقة، ومنها ما يعد من قلوب يخطر في الأرواح التي أتتوك التنمية الحضرية وأصابت ألبان البصير، فجعلته عرضة لتأقلى البلبلة المصدر البيا من الحار في من صورة على استغلالها في تنمية لنفسه

5/4- من المتاحية العملية ليس قريبا من القدة (حيطة المايسر) الهامة في بورسعيد تشابها اقتصاديا ونشيطا وإشارة إلى صانعاتها باعتبارها دليلا على ثقافتها الاقتصادية، التحليل الاقتصادي يثبت أن مثل هذا التشابه قد نشأ فرعا وأن الكيانات الاقتصادية المصيرة التي تقوم به لا تكونها (ورش) (حيطة) لعدة أسباب إنها تعمل بنظام (التشغيل لآخر / التشغيل بالباطن) وأن جميع مكوناتها تكتسب إليها من الخارج يتمولى خارجي، ولأن نسبة كبيرة من دخلها يذهب لقيسواء والسماسرة ويكاف لأن قيمتها المضافة قليلة، وأخيرا لأن صانعاتها تغير من أرقام وقيمة مضافة - فلاتورية التصدير تمنع من الغامات والمستلزمات في قيمتها الميمية - وهي لا تحقق مخدرات توجه إلى التنمية الحقيقية، وتضمع على نمو واضح في عيون ميزانيتها التجارية.

6/4- لقد تحققت من المخطاط العرة أن توفر لنا الانتعاش بالتصاعد إلى الأسواق المالية ما حدث كان العكس لتعاضد هذه المخطاط في أنشطة التخزين غير الإستراتيجي وذلك لم تحققت هذه المخطاط على مسار التنمية الجارية، بل أدت إلى معاقبة أوضاعها للزوجة فمن لالفت أن مدينة بورسعيد التي تعافت مينا مينا هاما، ومينائية للتجارة، العرة بمناطق حارة جدا لم تختف على هذا النموذج تنمو فعال وتمتد إلى سوق إستهلاكية للسلع الرخيصة والمتسعة (free market) في هذا الاقتصاد القوي.

4/5- في شأن خواص الميناء المزعم

التشابه في شرق القريفة تنوع توافر

1- أن تسمح لزوجة من الناحية الإشعاعية والبيئية ومن ناحية التجهيزات الآلية باستيعاب أي سفينة حاويات من الأجيال المستخدمة حاليا أو التي ستزول إلى إبحار فيما بعد، وسفن البترول، وسفن الأغراض المتعددة مع وجود مروية كافية لتفوق فيها بذلك.

2- أن يكون حاضرا في القنطرة هو القنطرة لامل نفسى المطاطة يمكن تحقيقه متطابقا الفطوري الملاحية لإعطاء العاملين بيا من المياه أنشئ برفق خطة تتجابه مع أقصى سعاتها الطبى على خدماته وأن يديها بكفاءة وكفاية عالية بين السفن وفي خدماتها مستفلا.

3- أن يتمد إلى الأمام، بمعايير تتلائم مع مشكلات التكس التي ترتب عليها غرامات تأخير وارتفاع أسعار البوابين، التي تتطلب أرفق مستويات الإرتقاء والتنظيم وأن تكون قوائم أسعار خدماتها متنافسة.

4- فالاستثمارات الميمية من الإنتاجية المرتفعة تسارى مجاها وأن تجهيزات البنية التحتية والكولوجية والخدمات القائمة فيها تصنع وحدا ميناء كفاها لخصائصه المستمرة ورفع كفاءه رأس المال البحري، والقيمة التسويقية البنيان التي تشكلت الأولى المروية للبر، وإلياه يندرج أن يصل 24 ساعة في اليوم 7 أيام في الأسبوع وأن تكون برفق تبادل المعلومات وسرعة اتخاذ القرارات المينائية وعدم التساهل معالمع والمروية في تعديل الأولويات والخدمات في السياسة الإدارية العليا.

5- وبشكل أن تتركز في من محورية البنية ليست وليدة لموقع الجغرافي الذي قد دل على محورية تشغيل اقتصادي وأى هذه الجيوب منها أيا أجدد البصر الميناء (mother plant) في

بالساحل الرأسمالية والمكونات الخام والسلع الوسيطة وأن توافر بدور مركز التوزيع الهامى للسلع الوسيطة والمصدنة قد توين بعد مرور فترة شديدة من الوقت أن هذه المناطق بادها الحق للتنمية لم تكن مناسبة أو متوافقة مع المصالح الاقتصادية الحقيقية في عصر الافتتاح.

7/4- كما يرد من البحث من شروط أفضل وأوضاع أكثر تنموية وقد رسم هذا طرق العودة إلى إرداء أن التنمية ليد أن يخلق بداء من الميناء باعتبار أن طريق وجافز التنمية وفق الإنتاج جيد داخل هيكل الاقتصاد المالي، مع الذي يخلق روابط اقتصادية إيجابية مع الكتل والكتابات الاقتصادية الخارجية بينما التقارب الأخرى التي تسرع في قبولها حالت دون قيام شروط التبادل المتكافئ مع البنية العالمية الأوسع غالينا كان دائما هو الطاق الإستراتيجي الإنتاج فيما كانت النظم الاقتصادية الهشة المستعده في التي عرفت بناء قواعد إستثمارية ومجردت عن إجناب أي تطورات تكنولوجية باختصار كانت المدينة تركب قاربا لا مجايدول أو أشرة.

خامسا: منطقة شرق القريفة وإعادة

هيكلية الاقتصاد

1/5- بعد الآن قد عتقر طرق بمقاييس المراحل الاقتصادية، قد تطلعت عن إنشاء صناعات الاقتصادية الجديدة (تليها) زهاء 50 عاما عن الوقت الذي كان يجب أن يقام في، وإلها حرمص منطقة القنطرة من تكوين تشابكات وتضارعات اقتصادية داخلها وخارجيا، وحذر الإخبار الجغرافي من حول الميناء من توظيف محطيات الاستثنائية في توسيع مجالات التفكير بوصفه من عظمة المدينة بحكم موقعها ذو القيمة الإستراتيجية المتعددة تحتل في موار القوي الذي يخفف من حدة التقلبات في نظامها الاقتصادي الذي تنوع، وهو الأسى بتوافر توجعاته الأتية.

تتبع طرق الاستثمار في منطقة شرق القاهرة

المادي (physical distribution) على السفى الرواد (feeder vessels) لإيصال الحاويات وإيصالها إلى الموانئ الأخرى.

والموانئ البحرية أيضاً - هي التي تترك مجموعة متنوعة ومتكاملة من الخدمات الجارية واللوجستية ونشطة التخزين والإصلاح والصيانة وخدمات أخرى رئيسية وتتمتع ذلك ما يدخل البنية قبله خطوط الميناء وإيجارها.

وإن يتم تخطيط الميناء ليكون محورياً قنياً، توزيعياً وتخزينياً (warehousing distribution hub) وإستراتيجياً.

والآن توافر بين شبكة حديثة للاتصالات الدولية. إن تكامل ما بين شبكة من الطرق البرية والبحرية لربط خليج السويس ولغاية، وكذلك ممرات دولية في بورسعيد وسيناء وأن تقوم به شركة إصلاح وصيانة أجسام السفر وماكيناتها وأجهزتها، وإصلاح الحاويات مع التركيز على تصفية الأتار والممارسات البيئية.

ط- رماح نظام مرسى السفى في الميناء لإجراء الخطوط ليلية براف العلم المصري واتخاذ الميناء قاعدة لها، واستقدام البحارة الأجانب.

و- أخيراً، فإن الوجهة السحرية للحاج هذا الميناء الجديد تتجلى في العناصر التالية:

خدمات أقل، أسعار أقل، تردد أعداد كبيرة من السفى على الميناء، مكثرت أقل السفى في الميناء وجعل أسرع.

5/5- وفي شأن خواص المنطقة الحرة الدولية المزمع إنشاؤها يجب توافر العناصر التالية:

أ- المنطقة الحرة المخطط إقامتها شرق القاهرة ستكون على تقاطع طرق التجارة الدولية ما بين البحر المتوسط والبحر الأحمر، والخليج الهندي، والخليج العربي، وهذا الموقع يشبه قبة قلث ما بين جبل طارق وبيلى الهند.

ب- المنطقة الحرة ستكون طياراً للميناء، وهما ما سيكونان قطباً لجميع وتوزيع مابى التجارة ما بين هذه الواقع الهامة. - من الممكن في إطار القانون وتقسيم وتوزيع المهام أن يقوم الميناء المحورى بتداول بضائع الأقطرمة وتقوم المنطقة الحرة بتدعيم بضائع الترانزيت ستكون المنطقة الحرة سبباً في كثرة تردد السفن على الميناء وقد ما سيكون الميناء مورياً للتشبيط أعمال المنطقة الحرة الميناء كسور إقترسى سبباً جزئياً كحداً من حركة الحاويات والمنطقة ستكون نقطة ارتكاز لأنشطة التجارة ومجالاً لتسهيلا الميناء، سيقوم بمنطقة المحور (Hubbing) والمنطقة ستقوم بدور مركزية التجارة (Centralising).

LO- أن تكامل المنطقة مع الميناء في أداء لوجستى (gistic) متكامل ومتناسق وإن يعمل الميناء والمنطقة بعزل عن القاعدة الرئيسية في ميناء بورسعيد القديم وبالميناء الجديد.

هـ- إن لا يسمح - كما حدث في الميناء - بالتهام الإنسان للأرضي التفتيح حوض توشلتات اقتصادياً مستقلاً فيها وأن يراعى بقية تكامل وتوازن أبعاد التخطيط العمراني الستة من أجل إتالي بين جانب لها وهو (البنية الأساسية، الإسكان، القطاع الاقتصادي، القطاع الصناعى، الخدمات والتسهيلات، وقواعد الحياة البيئية).

و- إقامة نفق تحت قناة السويس ما بين بورفؤاد وشرق القاهرة ونفق ما بين بورفؤاد وبورسعيد فنظام الجارات العالي إن يلقى بأى حال متطلبات المستقبل.

ز- تخطيط التطمين الصناعى في المنطقة والميناء على أساس عمراية وعلمية دقيقة.

ح- اتباع سياسة فعالة للتوازن النسبى ما بين المشروعات الصناعية ومشروعات التخزين، والمشروعات التجارية المتكيفة والمتوسطة وكذلك مزج مشاريع الاستثمارات الجنيبة شرق أسبوية بنظام الاستثمارات الغربية.

غرفة ملاحية بورسعيد

جاء من غرفة ملاحية بورسعيد أنه في إطار الجهود المستمرة التي تقدمها الغرفة لأعضائها فقد أقامت غرفة ملاحية بورسعيد إجتماعاً لعدد أعضاء الجمعية العمومية والسادة القادة الممارك لعل عرض تطبيق تقنية الـ I.D.F يصدر من بورسعيد والإيجارات التابعة للتطبيق وكيفية إرسال قوائم الشحن الإلكترونيين في طرود التوكيلات الملاحية وتكريب العاملين.

ونقلت يوم الأحد الموافق 20/ 2/ 2007 في مكتب الممارك من بورسعيد في تمام الساعة الواحدة ظهراً.

و قد حضر الإجتماع لغير من السيفوف والسادة قيادات الجمارك بينهم:

السيد الأستاذ / محمد شيه حصة مستشار وزير المالية.

السيد الأستاذ / نبيل سعودي وزير المالية.

السيد الأستاذ/ مصطفى مشاوي مدير عام المنطقة الشرقية بالجمارك.



السيد الأستاذ / عادل يحيى

السيد الأستاذ / محمد المصطفى مدير إدارة الممارك.

السيد الأستاذ/ قناوى أبو زيد رئيس المنطقة الشرقية.

السيد الأستاذ / وليم كلاى بين رئيس فريق الخبراء الأجانب.

كما حضر عدد كبير من أعضاء الجمعية العمومية بغرفة ملاحية بورسعيد يقدر بحوالى ستون شركة ملاحية وقد أوفيت القطاع الجمركى باستعداد الكمال لتقديم أية تسهيلات ذات

مكثة للتوكيلات الملاحية لتتمكن من تبادل المناقصات الإلكترونيين وتغادى مشكلة تفريق المناقصات يومياً

من المناقصات المراكز الباقى الفروع وذلك لتفعيل المادة

36 من القرار الوزاى رقم 10 لسنة 2006 لتألى قوائم

الشحن بأى طريقة إلكترونية وهدمها التوكيل الملاحى

والذى بدأ العمل به بجمارك الإسكندرية.

أس كيار الزمان للكتاب العربى الخامسة 2007



فاز الراعى الخفصمر لسوء محمد الصليب من ساوى صيد الإسكندرية للبرية الفاسسة على الخوالى فى مهابيات الطباق المبرجية (أحمد ألب الزمانى لمنطقة الخرفوش) بكلى كيار الزمان فى مهرجان الرماية الذى أقيم بالإسكندرية وأدى المرحوم السواء / محى صيب

رئيس مجلس إدارة السيد محمد

السكندري الذى شارك فيه 60

رأياً بمقاول أندية صيد لفرى الشمس والمعدى وأدوى

الطريق وتحت الإشراف لبوشاش للإنتاج المصرى للرماية

برئاسة اللواء طيار / منير ثابت.

وأدار البطولة الدكتور / هدى عوفى من صيد الإسكندرية

والتي أسفرت نتائجها عن اكتساح ربة الإسكندرية

لجوائز المهرجان حيث فاز المركز الأول للفرد سى صيد

الإسكندرية بفرق فريق تانى صيد لدعى لم فريق تانى

(الفرد) سى فى التفريق فاز أحمد مطرقة بباركر، الأول

بعد ذلك بباركر تانى وهما من الإسكندرية لتتابع

على الصعود فى المركز الثالث من ضمن

وكانت مصر جابر الإسكندرية بباركر الأول سويدات

تلتها سلبيه محمد من دى الطرون وفى الفريق فاز

الراعى علفقة محمد من بلسن بافكر الأول تلاله تالى من

عشام عزيز من السفى فى المركز الثانى لم الرئيس هذه

أحمد السكندري فى المركز الثالث

وقد تم التتبع / بلسن بافكر الرئيس فارس صيد

الإسكندرية برفقة هذه أحمد حرسى بباركر الأول على

الأسبقية.

الإفراج عن طريق الإنترنت

مصر جابر أبو الفتوح رئيس مصلحة الجمارك بأن تطبيق

الخط الأخضر لا يعنى الإستثناء عن الرقابة

الجمركية التى تحرص على عدم تعرض

البلاد لأى مخاطر تفويرية، وأكد على أن

تقديم خدمة الإفراج الجمركى عبر شبكة

الإنترنت، وتقديم خدمة الإفراج الجمركى

من طريقها أدى إلى تسجيل 244 شركة

تكميل ومستودع، وتكريب 24 شركة على

كيفية إفراج الجمركى عن طريق الإنترنت، وجارى

العمل على زيادة عدد الشركات إستعمال هذه الخدمة، وقد

لنهاد البنك الدولى بتجربة الإصلاح فى مصر وخاصة مشروع

الإصلاح الجمركى الذى تم تصفيفه على أنه من التجارب

الرائدة فى العالم حيث يتم عن طريقه تسهيل التجارة الدولية.

مطحات وأخبار

فتع المهندس سامح فهمى وزير البترول

أقاعات بتريالية جديدة مع شركات عالمية

من جنسيات أمريكية وكندية والبرازيلية وبنزانية ومصرية

وتبلغ مساحات البحث عشرة آلاف كيلو

متر مربع تقريبا، ويصل إجمالى إلتزامات

الإندى إلى حوالى 96 مليون دولار، وقد

مصر الوزير بلى صفارات مصر مستحق

14 مليار دولار من تعديل بنك تسخير

الغاز فى الإقتطافى الدولية، وإن إحتياضى

مصر من الغاز تضاعف خلال الست

سنوات الماضية بزيادة بلغت 26 ترليون قدم

مكعب ، كما أنه من المتوقع أن يتم تصفى

التصدير العام القادم إلى 12 مليار دولار، ويبلغ الإنتاج

81 مليار طن من الغاز بزيادة 10 ملايين طن.



السيد الأستاذ / جلال أبو الفتوح



السيد الأستاذ / سامح فهمى



السيد الأستاذ / جلال أبو الفتوح



السيد الأستاذ / سامح فهمى



السيد الأستاذ / جلال أبو الفتوح



السيد الأستاذ / سامح فهمى

السوق العالمي لبيع وشراء السفن التجارية

مع ارتفاع أسعار بيع وشراء السفن التجارية حول العالم، فإن الخبراء يتوقعون أن السوق في سبيل الهبوط.



التناقلات يستغرق مدة أطول
من بناء السفن الأخرى . وهذا
يعرّض شركات نقل الحاويات
إلى مخامرة إذا ما تعرض العالم
إلى أزمة اقتصادية، وهم يقبلون
التعرض لفترة عصيبة مؤلمة.
ومن المؤكد أن صناعة نقل
الحاويات تواجه فترة عصيبة في

الستين أو الثلاثة القادمة. ولعودة الصناعة إلى المكاسب يتطلب ذلك التركيز على السيطرة على المصاريف وتكاليف التشغيل وهذا الوضع إنعكس على أجور نقل الحاويات وأيضاً على أسعار إيجار ناقلات الحاويات ومدد إيجاراتها.

ناقلاّت الصب

وأما سفن نقل البضائع الصب فقد ارتفعت أسعار بيعها بشراطينا ارتفاعا كبيرا، فبقيت سفينة معالجة حديثة CAPE SIZE بمبلغ 92 مليون دولار. وثلاث السفن المعروضة للبيع كما في هذه السفن المطلوبة بنائها حديثا أصبحت أسعارها بنادى سفينة، هناك تسع في تكاليف بنائها. ولقد هذه السفن المطلوبة بنائها حديثا يعكس الهبوط في الاقتصاد العالمي ولقد الطلب على نقل بضائع صلب، وجرى أن يكون الخبراء على خطا، فكانت التنبؤات سنة 2006 بجهول الاقتصاد العالمي، إلا أن ذلك لم يحدث.

فقد كانت سنة 2006 إيجابية لسوق نقل البضائع الصلب وعادت أجور نقل البضائع الصلب إلى مستوياتها. لكن آليات السوق تفتقر لفصل الأجور إستمصاراً لثلاثات أشهر 30 قبل دولار يربوا للطن، مدّة سنة، وكان هناك خلل من هبوط السوق، إلا أن حوكمة الزيادة قُمتّ برفع أسعارها بصفة السن فيها إمانات لمواجهة الزيادة في أسعار الصلب العالمية لإستكمال أعمالها، مما شجع الشركات على الإستمرار في بناء مطن نقل البضائع الصلب، وكان وراء هذا إستمرار الطلب على السفن لإستمرار نقل الحديد من الخارج مما أدى إلى زيادة الطلب على السفن لإستمرار الطلب.

وكان نظرا لزيادة إنضمام الموانئ والمُنْتَظَرَات السفن وخاصة
سفن نقل البضائع الصلبة، فإنك أدنى إلى قلة السفن
المحرقة، التقليل في العالم، وهذا هو السبب في عودة السفن إلى
أجور إستيجار سفن نقل البضائع الصلبة، فارتفعت من 10
ألف دولار في اليوم إلى 30 ألف دولار في اليوم للسفن المعلقة
CAPE SIZE، وارتفع إرتفاع أجور إستيجار هذه السفن
حتى وصل إلى 70 ألف دولار في اليوم لكن مع قلة طلبات نقل
البضائع الصلبة، عادت السوق إلى هائها وصارت أجور إستيجار
السفن المعلقة 30 ألف دولار يوميا، مع إستمرار قلة طلبات
نقل البضائع صلبة.

والمنتظر هو وجود إسترخاء في سوق أجور نقل البضائع الصب، مع ثبات عبد الممنن المعروضة في السوق بسبب هيوط نمو الاقتصاد العالمي، إلا إذا زاد الطلب على النقل من الصين.

أما طلبات بناء سفن جديدة ليكو في السوق سفن مجموع حمولاتها 24 مليون طن سنة 2007 وأخرى مجموع حمولاتها 17.5 مليون طن سنة 2008 وسفن أخرى مجموع حمولاتها 19.5 مليون طن سنة 2009، فإن شركات نقل البضائع الصلب سيكونون في حيرة من أمرهم عندما يتسلمون سفنهم الجديدة وفق البيان المذكور.

تقل الزيت في العالم يأتي من الصين ومن دول آسيا التي تستورد احتياجاتها الكهربائية من الشرق الأوسط أما الولايات المتحدة الأمريكية فإلى طلباتها من الزيت ينتقل من نقل والولايات الكير ينتقل إلى يحدث سنة 2009 و سنة 2010 مع الانتهاء من تشييد معامل تكرير البترول الكبيرة في المملكة العربية السعودية حيث ستزيد الحاجة إلى فلاتات مشتقات البترول إلى فلاتات الزيت PRODUCT TANKERS إلى فلاتات الزيت CRUDE OIL TANKERS

مناقشات الحجابات

أما في قطاع نقلات الحاويات، فإن زيادة عدد هذه السفن أظهرت المخاطر فقد قلت طلبات بناء سفن جديدة منها، وخاصة نقلات الحاويات حمولة 4000 حاوية. ورغم ارتفاع أسعار السفن الجاهزة حديثاً والمستعملة فإن بعض الشركات قد طلبت بناء سفن جديدة حتى بلغ عدد نقلات الحاويات المملوكة بناها حديثاً حتى منتصف أكتوبر سنة 2006، 371 سفينة مجموع حمولتها 1331000 طن (بموزن 331 ألف طن).

نتيجة لهذا، فإن أجور نقل الماويات هيبت قليلاً على معظم
طولوت عند الماويات رغم أن تكاليف تشغيل نقلات الماويات
الزائلات عند مستوطناتها وخاصة تكاليف الوقود اللززم لتشغيلها، و
وتيجة لهذا فإن معظم شركات نقل الماويات التي كانت تحقق
أرباحاً معقولة أصبحت تحقق الخسائر من الأرباح، ويخشى
الشركات أصبحت تتكدس خسارات في تشغيل سفنها، ولا يعتقد
معظم شركات نقل الماويات أن سوق الأجور أو الأرباح
يستطيع أن يملك عليه ليقطعها بين الأرباح أو زائلاتها.

ويرجع السبب في هبوط أجور نقل الصاويات في العام إلى زيادة أعداد سفن نقل الحاويات في الخدمة في العالم، وكذا زيادة طلبات سفن شحن جديدة منها في السابق وتوقف تشغيلها. فبمقتضى تسليم 80 سفينة نقل حاويات في أوائل سنة 2007، تزايد عددها بنسبة 45% وأخرى يُنتظر تسليمها في سنة 2007 فزيادته بنسبة 15.2% بينما الزيادة في الطلبات المثلثة تقريبا لا يُنتظر أن تزيد إلا بنسبة 6%.

ولازال الصاويات على نقل الحاويات في زيادة فطية في بعض الخطوط وخاصة بين آسيا وأوروبا وبين آسيا والولايات المتحدة.

الأمريكية، متفجرة بزيادة الصادرات من الصين، فقد زادت هذه العالويات المتوقعة على المدى الطويل بنسبة 14%، وهذه الخطوط هي التي تثار بزيادة عدد سفن نقل الحاويات. إلا أن الزيادة المتوقعة في أسطول ناقلات الحاويات خلال العامين القادمين بنسبة 15.2%، فإن سوق نقل الحاويات لن يتغير من خلال الزيادة في السفن. وقد وصل عدد السفن المطلوبة بنسبة 78 سفينة و35 أخرى أخرى حمولة كل منها 10 آلاف حاوية مطوّل بناؤها ويكلف بناء الواحدة منها 130 مليون دولار. هذا في الوقت الذي تعاني شركات نقل الحاويات خسائر عمدة.

وهذه تُعتبر مغامرة كبيرة. وقد لجأت شركات نقل الحاويات إلى طلي بناء سفن جديدة بسبب الخوف من أن كثرة طلياء بناء ناقلات البترول ونقلات الغاز قد تستحوذ على المساحات المخصصة في ترسانات بناء السفن، مما قد لا يوجد معه مساحات لبناء ناقلات حاويات إذا لزم الأمر بناء سفن بناء الناقلات الأخرى. إذ أن المعروف أن ناقلات

مناقشات البترول

تستمر مناقشات البترول ذات الأبعاد المتزايدة قد إرتفعت خلال 2009. أظهرت **الهيئة العامة للبترول** فيليب تاكلا عملاقة Vico مدينة مساحته 14.1 مليون دولار في سبتمبر 2006، وهو أعطى معر مثل هذه الناقلة، وبناء مناقشات جديدة في زيادة مستمرة التسليم حتى سنة 2012، وبلغ عدد المناقشات والمفاوضات التي طلب بنائها حتى منتصف أكتوبر 2006 81 مناقشة. وبالإضافة إلى ذلك، رغم أن مناقشات البناء العملاقة CRUDE

الصلصة OIL ملطوية في السوق إلى أن تقل التغيرات الأسعار
التي تسبب حذراً كبيراً لأن سوق مل التبتول انصاف غير
مضمونة. كانت التبتول بأن سعر زيت التبتول انصاف غير
100 دولار للبرميل الذي حدث هو العكس، فالأسعار
انخفضت، كما أن بعض العمال العرب في مصر الذين
تفتشهم، فكل نشاط الأعاصير في الولايات المتحدة الأمريكية
وزاد مخزون الزيت فيها، كما قامت بتفصيل القوتان المصدرة
الزيتية بزيادة الإنتاج، ماعد ما يحدث بين القوتان
التبتول، كما أن الإقتصاد العالمي ينمو، وهذا أدى إلى زيادة
دخول الدول لمستهلكه وبعدها على زيادة طلباتها، فإجمالي
السنة الإقتصادية العالي يُستَمر أن يرتفع بنسبة 4.5% - 6.5%
2007.

والعقب على ثالثات البترول قد اتجه إلى تغيير أنماط التجارة العالمية، فالكثير من الناقلات العملاقة تقوم بنقل زيت البترول الخام CRUDE OIL ومشتقاته من فنزويلا في أمريكا الجنوبية إلى الصين والهند وهول جنوب شرق آسيا كما تقوم الناقلات بنقل زيت البترول الخام ومشتقاته من سواحل روسيا على المحيط إلى الصين. وزادت صادرات أفريقيا الغربية إلى دول آسيا.

أما مستقبل حالات التبول في الفراش وأبعث نظراً لإفراج
أسعار التبول بما إذا كان النمو الاقتصادي سيستمر
لا. وأيضاً توجد مخاوف بشأن إنشاء مركز التبول في
العالم، فحسرات الطببات الدولية الزائدة على زيت التبول العام
في هبوط في الوقت الذي يتزايد فيه عدد حالات التبول في
العالم، وكذا إستمارة العرض في التقاعد يتحول إلى مركز
نظراً لخروج بعض الحالات من التقاعد لتحويلها إلى إبدان
مزدوجة، وكذا استخدام بعض الحالات كحازن عامة لفرصة،
وإذا إلتى نفس العرض من الحالات في العالم في
سنة 2010، ثم ستواجه حديدا بعد ذلك حتى يصل إلى 200
ثلاثة مليارات مجموعها 35 مليون بن كذا مستقر من عام
معظم الحالات الصغيرة التي سيتم تخفيضها والحالات التي
سيليغ عمرها 25 سنة حتى سنة 2015 طبقا لمعادلة
MARPOL.

وأما معدلات طلبات بناء ناقلات جديدة فسيعتمد على نشاط السوق التجارية وطلبات نقل الزبوت في العالم. ومعظم طلبات





MAHONEY

E G Y P T

**YOUR LOCAL AGENT
IN ALL EGYPTIAN PORTS**

Alexandria - Port Said - Damietta - Port Sadiq

Head Office

1500 St.

Port Said - Egypt

Tel: 635

001 15 10000

4832000

egypt.com



الشركة المصرية للتوريدات والأشغال البحرية (كونساب) ش.م.م THE EGYPTIAN MARINE SUPPLY & CONTRACTING CO.



عضو الاتحاد العالمي لموردو السفن "ايمسا"
حاصلة على شهادة توكيد الجودة (الايسا)

لواء بحري (أخ) طارق سعد محمد أبو صغرة
رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب



نشاط الشركة :

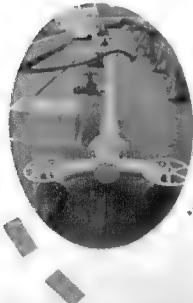
- تقوم الشركة بتوريد كافة التموينات اللازمة للسفن من مأكولات ولحوات مطبخ وماكينات وأجهزة بحرية
- تقوم الشركة بكافة أعمال الصيانة الميكانيكية واللحام والمعالجة الكيميائية للهياكل المعدنية والهيكل
- تقوم الشركة بأعمال المقاولات العامة والصيانة والدهانات للمباني والأبنية
- تقوم الشركة بأعمال الصيهر والتطهير ومقاومة العفشات للسفن ودخول الشحن والتفريغ
- تقوم الشركة بكافة أعمال المعدات البحرية
- تمتلك الشركة أسطول ناقلات مياه مجهز لتوريد ونقل شمساء الطلبة لجميع السفن بجميع موانئ الجمهورية والمناطق النائية .
- تقوم الشركة بتوريد كافة أدوات السلامة والأقاذ وكذا كافة أدوات الغطس وتقوم الشركة بالتوريد للشركات الدولية في قطاع النقل البحري .

فروع الشركة :

- مركز الرئيس: الإسكندرية - الإسكندرية - ت: ٠٢/٤٨٧٠٥٥ - ف: ٠٢/٤٨٦٣٧٨٣ - فاكس: ٠٢/٤٨٧٨٢٧٠
 فرع الإسكندرية والدخيلة: باب (٢٧) جسر الإسكندرية - ت: ٠٢/٤٨٠١٢١٩ - ف: ٠٢/٤٨٠٥٢٢٤ - فاكس: ٠٢/٤٨٠٢٥٦٤
 فرع السويس والبحر الأحمر: عمارة صفي حزين بور تولي - السويس - ت: ٠١٦/٣٢٢٠١٢٢ - ف: ٠١٦/٣٢٢١٨٧٩ - فاكس: ٠١٦/٣٢٢٤٣٠٦
 فرع بورسعيد: شارع الجمهورية والبحري - ت: ٠١٦/٣٢٤٥٦٩٧ - ف: ٠١٦/٣٢٢١٠٩٢٣ - فاكس: ٠١٦/٣٢٢٠٦٢٤
 فرع دمياط: ت: ٠٥٧/٢٩٠٠٣٥٥ - فاكس: ٠٥٧/٢٩٠٠٦٥
 مكتب القاهرة: ٤١ في مملكة حرب تمام (لا يمكن طلبت حرب - ٢٢/٣٩٢٥١٢٨ - فاكس: ٠٢/٢٢٢٧٩٥٥)

بروكا (كونساب) بجميع موانئ جمهورية مصر العربية

البريد الإلكتروني: consupty@hotmail.com - موقع الشركة على الإنترنت: www.consupegypt.com





10.08 مليار جنيهه إيراد القناة في 5 شهور 2.2 مليار جنيهه أعلى إيراد شهري في تاريخ القناة



أعلن الفريق أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس بمناسبة الذكرى 32 لعودة الملاحة للقناة في 5 يونيو 1975 أن قناة السويس تواصل سعيها لتحطيم جميع الأرقام القياسية السابقة لتدعماً للاقتصاد المصري ودفع عجلة التنمية في مصرنا الحبيبة. وقد سجل شهر مايو 2007 أعلى إيراد شهري في تاريخ القناة بإجمالي إيراد 381.5 مليون دولار تعادل 2.2 مليار جنيهه مصري مقابل 324.63 مليون دولار في مايو 2006 بزيادة 56.87 مليون دولار بنسبة 17.5%، وذلك نتيجة عبور 1679 سفينة بإجمالي حمولات 71 مليون طن، كما تجاوز شهر مايو 2007 الرقم القياسي السابق الذي سجله شهر أبريل 2007 بارتفاع 16 مليون دولار بنسبة 4.3 %

أما من حيث تطوير الجوى الملاحي فقد أعلن السيد الفريق رئيس الهيئة أنه خلال الفترة الزمنية التي أعقبت عودة الملاحة وحتى الآن شهدت قناة السويس أمضخ ملحمة لتطوير في شتى المجالات، وتستطيع القناة اليوم إستيعاب أكثر من 100% من أسطول النقل البحري شاملة بالكامل لجميع أنواع السفن لها هذا سطن الفسف بنسبة 98 %، وبالنقل البترول بنسبة 96%، والتي يمكنها العبور بنسبة 100 % فائقة أو بمعدل قصوى 220 ألف طن.

ويجسري حالاً العمل في تنفيذ مرحلة 6م، وقد تم الإنتهاء من 76 % من هذه المرحلة، وبإيج إعمال التوكيد 134.3 مليون متر مكعب بالمجهود الإنشائي وإستعمال أسطول كراكات البنية.

وأضاف الفريق فاضل أن القناة وبإتمامها المالية تستطيع إستيعاب جميع سفن الحاويات في العالم وحتى 30 عاماً قادمة، ومن المعروف أن سفن الحاويات تمثل أكثر من 50% من دخل قناة السويس، وقد شهد عام 2006 عبور أكبر سفينة حاويات في العالم وفي السفينة MERSK EMMA ومحملتها السكاسة 157 ألف طن، ويبلغ طولها 398 متراً، وعرضها 56.50 متراً وتستطيع نقل حتى 15000 حاوية.

يوم البنية العالي

بموافق إحتفال يوم البنية العالي في 5 يونيو مع ذكرى عودة الملاحة في قناة السويس، وأدلى أمر الفريق أحمد فاضل رئيس الهيئة بتقديم باقات زهور والكتيب الخاص بيوم البنية العالي التي أصدرته هيئة قناة السويس لجميع السفن العابرة في هذا اليوم.

كما أكد سيادته على إستمرار وتأكيد هيئة القناة التخفيضات المخصصة للسفن مديونة البنية التي تتراوح بين 2 - 4 % من رسوم العبور - هذا بالإضافة إلى المراقبة والمتابعة الدقيقة والمستمرة لأية أعمال توث تصدر من أي سفينة عابرة، وقد تقرر بالبنية في منطقة قناة السويس.

هذا وقد سجلت الفترة من يناير حتى مايو 2007 إجمالي إيرادات 1.8 مليار دولار تعادل 10.08 مليار جنيه مقابل 1.5 مليار دولار في نفس الفترة من العام الماضي بزيادة 304.3 مليون دولار تعادل 1.7 مليار جنيه بنسبة 20.7%، وذلك نتيجة عبور 8143 سفينة بإجمالي حمولات 335.2 مليون طن بزيادة 692 سفينة بنسبة 9.2%.

وحول حركة الملاحة في قناة السويس خلال الإثني وتتلخ عام الماضي - أعلن الفريق أحمد على فاضل أن القناة إستقبلت خلال تلك الفترة 560342 سفينة بلغت حمولتها الصافية 12.6 مليار طن، ومكثت إيرادات بلغت 50.9 مليار دولار.



الفترة أحمد فاضل يخطئ الذكرى 32 لعودة الملاحة

1433 سفينة بإجمالي حمولات (335.2) مليون طن وزيادة 692 سفينة بنسبة (9.2%) ودخل حركة البحري في هذه السويس خلال الإثني وتتلخ عام الماضي أعلن الفريق أحمد فاضل رئيس الهيئة خلال حفل العودة 32 لعودة الملاحة في 5 يونيو 2007 بزيادة 304.3 مليون دولار تعادل 1.7 مليار جنيه بنسبة 20.7%، وذلك نتيجة عبور 8143 سفينة بإجمالي حمولات 335.2 مليون طن بزيادة 692 سفينة بنسبة 9.2%.

وأضاف الفريق فاضل أن القناة وبإتمامها المالية تستطيع إستيعاب جميع سفن الحاويات في العالم وحتى 30 عاماً قادمة، ومن المعروف أن سفن الحاويات تمثل أكثر من 50% من دخل قناة السويس، وقد شهد عام 2006 عبور أكبر سفينة حاويات في العالم وفي السفينة MERSK EMMA ومحملتها السكاسة 157 ألف طن، ويبلغ طولها 398 متراً، وعرضها 56.50 متراً وتستطيع نقل حتى 15000 حاوية.

في إطار إحتفالات هيئة قناة السويس بالذكرى 32 لعودة الملاحة للقناة في 5 يونيو 1975 قام الفريق أحمد على فاضل بإرفاقه مع شخصيات كبار محافظ بورسعيد بتاريخ 6/12/2007 بتشين التأسيسين سلام 7 وسلام 8 ورفع العلم المصري على القاطرة سلام 6 إيماناً بدخولها ضمن أسطول قاضرات قناة السويس لخدمة الملاحة والأمن البحري وفي جميعها بتصميم وتوقيع المعلنين بترسانة بورسعيد البحرية بوبرافا وتبلغت حوالي 180 مليون جنيه، كما قام بإعلام (قريبة) أي أبدي في تشييع القاطرة سلام 70 وفي أول قاطرة مصروية ترفع بكرة شد 70 طن وسرور تتكلف بدرب من 90 مليون جنيه.

وأكد الفريق أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس أن هذه السويس تواصل سعيها لتحطيم جميع الأرقام القياسية السابقة لدفع عجلة التنمية في مصرنا الحبيبة. وقد سجل شهر مايو 2007 أعلى إيراد شهري في تاريخ القناة بإجمالي إيراد 381.5 مليون دولار تعادل 2.2 مليار جنيهه مصري مقابل (324.63) مليون دولار بنسبة 17.5%، وذلك نتيجة عبور 1679 سفينة بإجمالي حمولات 71 مليون طن.

كما تجاوز شهر مايو 2007 الرقم القياسي السابق الذي سجله شهر أبريل 2007 بارتفاع 16 مليون دولار بنسبة 4.3% هذا وقد سجلت الفترة من يناير حتى مايو 2007 إجمالي إيرادات 1.8 مليار دولار تعادل (10.08) مليار جنيه مقابل 1.5 مليار دولار في نفس الفترة من العام الماضي بزيادة (304.2) مليون دولار تعادل 1.7 مليار جنيه بنسبة (20.7%)، وذلك نتيجة عبور

وفي المؤتمر الصحفي الذي عقد في بورسعيد أكد الفريق أحمد فاضل أنه لا مجال على الإطلاق لتخصيص قناة السويس كما سبق وأعلن ذلك أوتوني - فقال أن ذلك الشروا الإنشائي والسباني الهام هذه مصرى بيمانهم ويؤيدون - لا يعجزون ويؤمن عزمهم ومد في الزمان والصفة على الإطلاق لا يورده المصن حول خصخصة القناة وأضاف أن الهيئة تشارك في العديد من المشروعات القومية منها مشاركتها بنسبة 10% في شركة الحاويات شرق الأقروية مشيراً إلى أننا مستمرون للتشارك والمساعدة في أي مشروعات أخرى تشارك في المستقبل وفقاً للديوى الإستراتيجية لتلك المشروعات.

إحدى شركات
مجموعة صافولا

ميناء السخنة

مصرية المتحدة للسكر United Sugar Company of Egypt



من اليمين / طارق زكي - صعيد / صيد العزيز مأمون -
/ أحمد أبو عامر - صعيد / أبو المجد أحمد رمضان - / عماد طيب

ملاحظاته استثمارات

وقد تم توفير هذا التمويل بالمشاركة بين مجموعة صافولا المالية وكستروبيوم من البنوك المصرية والعالمية مما يعكس الثقة في مناخ الاستثمار في مصر، استثمر منها حوالي 70% لشراء المعدات للصنعة في مصر وإنشاء البنية التحتية، وقد حرصت الشركة على إشراك أكبر عدد من الشركات المصرية في إنشاء المشروع فكان عددها 22 شركة، هذا بالإضافة إلى أعضاء جميع التصاميم من كلية الهندسة بجامعة القاهرة والاستعانة بعدد من مكاتب الخبرة المصرية لإعداد الدراسات الخاصة بالترية والمحافظة على البيئة وغيرها.

المتحدة للسكر ومحافظة السويس في مواجهة الجحالة

ووضعت الشركة خطة لتوظيف الكوادر الفنية استعداداً للتشغيل من العمالة المصرية بمساعدة محافظة السويس التي وفرت كل التسهيلات داخل مياثي المحافظة لعمد الإخشارات اللازمة، وكذلك الاستعانة ببعض أبنائها العاملين بمصفاة الشركة في جدة لتدريب كوادر التشغيل والصيانة، وينظر أن يبلغ عدد العاملين 600 فني وإداري من العمالة المباشرة في المرحلة الأولى ، وحوالي 2000 عمالة غير مباشرة من العاملين في شركات النقل وتصنيع الأكياس والتعبئة وتفرغ السكر الخام .. إلخ مساهمة منها لتوفير الحلول السليمة لمشكلات البطالة.

سكر مصري عالي الجودة للمواطن المصري

وحرصاً من الشركة المصرية المتحدة للسكر على توفير منتج عالي الجودة وبأسعار تنافسية قامت الشركة بتوظيف أفضل الكوادر الفنية والبيعية والتسويقية والتي قامت بوضع خطط عمل محكمة وفعالة وذلك لضمان وصول المنتج عالي الجودة إلى المستهلك المصرية بسهولة وتصدير الفائض للأسواق المجاورة.

السلامة والبيئة

اهتمت الشركة بسلامة العاملين في المشروع اعتماداً كبيراً بتوفير كل وسائل الأمن الصناعي وتعيين خبراء متخصصين لتتأكد من تطبيق كامل معايير السلامة العالمية، وإيماناً من الشركة المصرية المتحدة للسكر بدورها تجاه المحافظة على بيئة نظيفة قامت الشركة بإنشاء أكبر وحدة معالجة على أحدث المواصفات العالمية والتي يتم من خلالها معالجة المخلفات الصناعية وتحويلها إلى مواد صديقة للبيئة تستخدم في إقامة مسطحات خضراء وإنتاج أسمدة زراعية لأول مرة في منطقة خليج السويس والبحر الأحمر.

محافظات السويس يستقبل قيادات المصرية المتحدة للسكر

السيد/ طارق / سالم مدير عام الشركة المصرية المتحدة للسكر والمهندس/ أحمد إيهاب إسماعيل مدير مشروعات السكر لمجموعة صافولا بالشرق الأوسط والسودان / عماد طيب مدير عام الموارد البشرية

ميناء السخنة يشهد إقامة أكبر مصفاة لتكرير السكر في الشرق الأوسط في ضربة قوية للطبالة مشروع السكر يتيح 600 فرصة عمل جديدة للشباب مما يتواءم مع برنامج الرئيس مبارك الانتخابي

مشروع المتحدة للسكر يعد دفعة قوية للاقتصاد القومي ويسد العجز في السكر الأوروبي في إفريقيا والشرق الأوسط

في ظل المناخ الاقتصادي المستقر الأمن، ومع حرص الحكومة المصرية على جذب الإستثمارات العربية وكثرة للأخوة بين الشعبين الشقيقين المصري والصربي ، اختارت مجموعة صافولا ميناء السفن الحديث والمتين لإنشاء أكبر مصفاة لتكرير السكر في مصر بتكلفة متطورة إنتاج 750000 طن سكر في العام كمرحلة أولى ، ترتفع إلى 1250000 بحلول العام 2009 إن شاء الله، وذلك بتكرير السكر الخام الذي يتم استيراده من البرازيل على سفن ضخمة لتقل السكر الخام المناسب بسعر أقل بكثير من السكر الأبيض الجاف القائم من أوروبا، خاصة بعد التغير الذي طرأ في نظام تداول السكر في السوق الأوروبية والذي كان يتيح لها تصدير فائضاً قدره 6 مليون طن سنوياً إلى منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، ومع إحقاق هذه الكمية من أرباحاً مملوكة بنهاية العام الحالي حرصت مجموعة صافولا للتحاليل الكبرى والإيطالي وفقاً للمعايير العالمية للاستعداد وترسيخ جهودها في التكاثر مع شقيقاتها شركات السكر في مصر لمواجهة هذه التغيرات، تم إنشاء الشركة المصرية المتحدة للسكر في نهاية عام 2004 حتى تتمكن من المشاركة في إستمرار توفير هذا المنتج الاستراتيجي بوجودة عالية وسعر مناسب بالإضافة لاسد جزء من الجودة الإستراتيجية بين الإنتاج والاستهلاك

بداية تجارب تشغيل المصفاة في أغسطس 2007

فريق عالى لإدارة المشروع

وقد أدار المشروع فريق متكامل من خبراء شركة صافولا المالية وخبراء شركة Tate & Lyle، واحدة من كبريات شركات السكر في العالم، وقد وضع في التصميم التقنية المتطورة حتى يمكن إنتاج بنفس المواصفات ودرجة نقاء الأوروبية، مع الحرص على أن تكون تكلفة الإنتاج منخفضة لتتيح وصول المنتج للمستهلك بأفضل الأسعار ليؤكد حرص الشركة على تحمل مسئولياتها تجاه المجتمع المصري .



من اليمين / أ / علاء بدور - اللواء محمد سيف الدين جلال،
/ طارق زكي - م / أحمد إيهاب إسماعيل

هجرة.. بلا تكس



إستعدادات مكثفة.. إجراءات جديدة.. إسهامات جادة لسفر وعودة المعتمرين

العبارة جاهزة للإبحار

.. مكافئة السليبات التي نشبت خلال موسم العمرة السابقة وما تبعها من مشكلات وعقبات ساهمت في نشوب أزمات ومعاناة حقيقية للمعتمرين أثناء رحلتى السفر والعودة تمثلت بظهور حالات التكسد واقتراض العراق.. وتعطل العبارات.. وإرتفاع مصيحات الحويل.. وإتهام موانئ البحر الأحمر بالتقصير إزاء التعامل مع هذا الموسم بصفة خاصة والذي يتكرر سنويا لأداء أقدس الفرائض



«رحلة الـ50 دقيقة.. بين الليتاني»
 .. أن الطالع أن العبارة الجديدة والتي تساهم في إستيعاب الأعداد المتزايدة في نقل الركاب والشاحنات على الخط الملاحي توسيع السفينة.. نقل المسافة بين الليتاني في 50 دقيقة مما يساعد في بلغة نقل الركاب «مسافرين» معتمريين .. حجاج .. وسائعو أيضاً على حل مشكلة التكسد في فترات الأثررة وخاصة موسم عودة المدرسين وموسم العمرة.
 .. على الجانب الآخر أكد وزير النقل الأرضي خلال الإحتفالية أن شركة البحر العربي سوف يتولى تطوير مينائى نويبع ونويبع القديمة والتي تعمل بينهما سفن الشركة والتي وصلت إلى 4 عبارات الركاب وواحدة للشاحنات.. حيث تساهم الشركة من خلال سفنها بصغير أكثر من 9660 من المسافرين إلى السعودية والأردن والعراق وتول الخليج العربي ملتزمة بتطبيق الضوابط والأوراق التي تنفذها توفير سهل الأمان والراحة للركاب.

دعوتهم موسم العمرة

أشار اللواء/ هشام السرسوي رئيس موانئ البحر الأحمر خلال الإحتفالية أن الهيئة أتمت جميعه من الإجراءات لموسم الحمل المالي تضمن رفع درجة الإستعداد للقصور بجميع موانئ العبارة بهدف الإرتقاء للخدمات المقدمة للمعتمرين في رحلات العبارة والعودة وتحقيق السيطرة لمواجهة أي موقف طارئ
 .. حيث تم التنسيق المستمر بين الهيئة وفعلة السلامة البحرية من خلال لجنة التفشيش العليا للتفتيش على سارات الركاب بإجراء أعمال المراجعة والتفتيش قبل المغادرة لكل رحلة لتفاد من تنفيذ التعليمات الخاصة بتطبيق معايير السلامة البحرية بهدف سلامة الركاب من حيث صلاحيه جميع معدات السلامة ومكافحة الحريق والأمنه والحماية والبيانات العلمية وأمانه إشاعة الركاب مع عدم التهاون مع أي تخمين.

.. كما تم إتخاذ إجراءات جديدة لتوفير عبارة ركاب إحتياطية للعبارة بعد إستخدامها لأوجه أي موقف طارئ.. بجانب تنفيذ خطة رفع خطة صالات الإنتظار والسفر والوصول.. وكذا الأرصدة والساعات داخل الموانئ (السويس - سفاجا - نويبع) وتجهيزها بالاضمان للتوسيع على الركاب وتقديم الإرشادات لهم من خلال الفصول التعليمية التي جهزت في صالات السفر والوصول للمعتمرين الركاب.. بالمحظورات والتدريب على معاد الإحتقا وكيفية التصرف إزاء المواقف الطارئة

.. هذا وإن الهيئة أقرت جميع الشركات المالكه للعبارات الصالحة للعمل بموسم العمرة الحالي لتأمين الفراق الزواري الخاص بتطبيق الضوابط المقررة للعبارات من أية إستثناءات.

في الوقت نفسه أوصح اللواء/ السرسوي أن سبأ.. نويبع والتي تشهد دخول عبارة جديدة.. العمل خلال الموسم الحالي بهدف الإنعاش على سفينة تفتيش شاملة تفحص المراكب والفنديات المقدمة للمعتمرين خلال الموسم الحالي.. مؤكداً أنه يجري الآن تطوير محطة ركاب بنويبع وتزويدها بجميع المرافق والخدمات

.. وعن موقف العبارات التي تعمل حاليا أشار السرسوي أن هناك 16 عبارة صالحة للإبحار قيد صيحتها على موانئ من هيئة السلامة البحرية بصليحتها الفنية بعدها يحصل ملاك العبارات على موافقة قطاع النقل البحري بجدول تشغيل لهذا الموسم الذي تترقبه وتأمل بخروج موسم ناجح يأنز الله



القمة المعتمرين.. وكذلك رفع كافة صالات الإنتظار للركاب.. وتجهيز مكان آخر بمداخل الميناء ليكون إستقبالاً إستراتيجياً للمعتمرين القادمين قبل سفرهم وذلك بالتنسيق مع محافظ جنوب سيناء.

.. إضافة لتفعيل وزيادة سعة الصالة الوردية بميناء نويبع والتي تم ترميمها هذا الموسم إستقبالاً لـ 1000 راكب بدلاً من 250 راكب بهدف رفع كافة الخدمة المقدمة للركاب

وتعاون وشيك لاتجاه الموسم.. على الجانب الآخر أكد اللواء/ هشام السرسوي أن هناك تنسيق وتعاون مستمر بين الهيئة واللجنة العليا للبحر والعمرة برئاسة محالي وزير النقل في تنفيذ كافة التوجيهات للسيطرة على كافة المشكلات والعمليات المخترقة .. كما أن جميع الموانئ على الإعداد لهذا الموسم أتمت تأميناً وثيقاً لإنتاج الموسم وإخراجه بشكل أفضل من فترات السابقة من منطلق توفير خدمة أفضل للركاب والمعتمرين والتي دخلت السفن والعودة.

.. وبإطلاء سريعة على ما تم تنفيذه خلال موسم العمرة الماضي من موانئ الهيئة.. أشار اللواء/ السرسوي أنه تم تسفير عمره رجب من خلال خط السويس/ جدة 10879 معتمر في حين تم تسفير نفس الخط للعمرة بعدد 6658 معتمر في حين تم تسفير نفس العمرة بعدد 6658 معتمر من خلال خط (سفاجا/ جدة) .. أما خط (سفاجا/ نويبع) شهد تسفير أكثر 4894 معتمر أما ميناء نويبع فإستقبل خلال العمرة الماضية أكثر 73418 معتمر

.. أما عمرة شعبان الماضية فتشير إلى سفن نحو 5802 معتمر خلال خط (السويس/ جدة) و 19710 من طريق سفاجا/ نويبع و 17706 من ميناء نويبع/ القبة



شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.



Marlot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية

شركة العامرية للمخازن الجمركية
AMRIA BONDED WAREHOUSES Co.

شركتنا

تم الترخيص لها لتكون مستودعاً جمركياً
تحت إشراف الشركة العامة للمخازن الجمركية

التي تلتزم بالهدد، معاداة السلامة والصحة المهنية والدفاع
المدني لضمان سلامة مصالح عملائها .
إدارة واعية ومهنية ذات خبرة كبيرة في هذا المجال ..

نشاط الشركة :-

• تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع
الواردة والتزيت للعملاء .
• توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات
كبيرة .

• مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاثة والمبردة .
• تخزين السيارات بجميع أنواعها والآلات والمعدات والسحب لأي
إمكانية السحب الجزئي للإرسال حسب الحاجة بدون حد أقصى .

• تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة
التفريغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
• استقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
• تقديم الخدمات المطلوبة بتسليمات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة
والمرونة .

• بما مجمع جمركي متكامل لنمو الإجراءات الجمركية في (سرعة وقت
وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلي لمصلحة الجمارك .

موقعنا :-

• الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب)
القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات



Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail: ragabnet@intouch.com

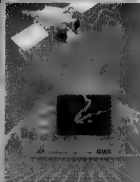
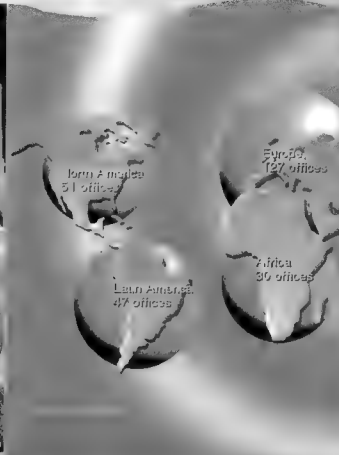
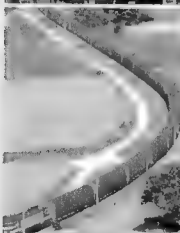
الإدارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق
الإسكندرية
القاهرة الصحراوي كينج مريوط - الإسكندرية
ت : ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢ (٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥ (٣)
موبيل : ٣٩٤٢٢١٦ (١٢)

AFIFI

WORLD TRANSPORT

world's

PANALPINA
on 3 continents



Services Offered in

Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under complete supervision
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

Worldwide coordination, arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17, PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.

e-mail: mail@afifiworld.com
web site: www.afifiworld.com

TEL: +2(03)5905730
+2(03)5928123
FAX: +2(03)5923797
+2(03)5901521

هيئة ميناء دمياط

توقيع عقد بناء أرصفة

أكبر محطة لتداول الحاويات بميناء دمياط



الدكتور أحمد نظيف
المهندس محمد لطفي منصور
الواء توفيق عبد الحميد أبو جندبة

أكد الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء أن إقبال الذي تشهده أنشطة إقامة الموانئ والمشروعات الاستثمارية الكبرى يعد داليل على مدى سلامة التوجه الاقتصادي وحرصه على الشركات على الاستفادة من المناخ المواتي للإستثمار الذي توفره الحكومة في المرحلة الحالية.

وقال نظيف أن ضخامة المشروع نفسه سيؤدي إلى زيادة عدد الحاويات التي سيوفرها عند الإنتهاء من إقامة الأرصفة وهو ما سوف ينعكس على حجم التجارة وزيادة الصادرات المصرية جاء ذلك خلال حضور رئيس مجلس الوزراء والمهندسين محمد لطفي منصور وأحمد المفري وزير النقل والإسكان أمس توقيع عقد بناء أرصفة أكبر محطة لتداول الحاويات في الشرق الأوسط بميناء دمياط بطول 2300م وأصاق 17 م بين شركة دمياط الدولية للموانئ وكونسورتيوم مكون من شركة المقاولون العرب وشركة أركيبريدج اليونانية بقيمة 240 مليون دولار.

وصرح وزير النقل بأن إنشاء محطة الحاويات الجديدة بميناء دمياط سيضاعف من طاقة الميناء في استقبال السفن العملاقة، كما سيزيد من طاقة تداول الحاويات بقيمة 4 ملايين حاوية إضافية إلى الطاقة التي تصل إلى 1.2 مليون حاوية وقال أن إستثمارات المرحلة الجديدة التي تقام على مساحة مليون متر مربع تبلغ 650 مليون دولار حيث توفر أكثر من 8000 فرصة عمل للشباب المصري

ويعتبر ميناء دمياط واحداً من الموانئ المصرية المحورية المهمة نظراً لقربه الشديد من خطوط الملاحة العالمية بالبحر المتوسط وأبرزه من قناة السويس وإنشفاض تلكه تداول الحاويات به عن باقي الموانئ الأوروبية أوضح أن التشغيل التجريبي لمحة تداول الحاويات سيبدأ نهاية عام 2008 وأن العقد الذي وقعته الوزارة في شهر مايو 2006 مع مجموعة المستثمرين العرب يعتبر واحداً من أنجح العقود التي وقعت حيث لسمي حالياً إلى تعميم نموذج هذا العقد في مختلف المشروعات التي ستطرح في الموانئ المصرية.

في إطار التعاون المرمي بين هيئة ميناء دمياط وشركة KGL الدولية للموانئ قام اللواء... رئيس هيئة ميناء دمياط بزيارة المكتب الإستشاري الألماني HPC Hamburg المكلف بتصميم محطة الحاويات الجديدة المرصع بميناء في صدد دمياط يوم 28 مايو 2007 واستمرت الزيارة في يوم 29 مايو 2007 هذا وقد رافق السيد سوا... حصة في زيارته إلى ألمانيا السيد الدكتور... سكرتير مستشار وزير النقل والدكتور... مستشار المجلس للميناء والمهندس... مدير المكتب الفني للميناء. تهنيت... برابرة إلى من رحمة التبرود لقبه وتمنى لهم الملاحى للقاء حتى يصل إلى عمق 18 متر بدلاً من 15 وكذلك تعميق حوض إرساء لنصل إلى 17 متر بدلاً من 14.5 متراً كما تهدف إلى مراجعة دراسة الإلتزام المقدم من المكتب الإستشاري لواجز الأمواج وأرصفة الميناء بعد أعمال التركيز تمهيداً لإنشاء محطة الحاويات الجديدة لشركة KGL الكويتية. كذلك تم إستعراض متطلبات هيئة ميناء دمياط من عملية التركيز.

مجلس إدارة لتأدي هيئة ميناء دمياط

بناءً على قرار وزير الشياح - قطاع الرباطة رقم 2062 لسنة 2002 بشأن تعيين مجلس إدارة نائى العاملين بهيئة ميناء دمياط لمدة 4 سنوات وعلى مذكرة عرض مديرية الشياح - إدارة الهيئة. فقد أصدر الأستاذ الدكتور / محمد لطفي البرادى محافظ دمياط القرار رقم 183 لسنة 2007.

كانتالى يشكل مجلس إدارة نائى هيئة ميناء دمياط الدورة 2007/2011 على النحو التالي :

- 1- لواء بحري / توفيق عبد الحميد أبو جندبة رئيس هيئة ميناء (رئيساً)
- 2- محاسب/ محمود عثمان وشوانى مدير عام الشؤون الإدارية والأفراد (سكرتيراً عاماً)
- 3- محاسب/ أيمن صالح أبو العز مدير عام المراجعة المالية (أميناً للصندوق)

- 4- ريان / محمد صفوت عبد رئيس الإدارة المركزية البحرية (عضو مجلس إدارة)
 - 5- السيد / عز الدين حسن صميده مدير إدارة العلاقات العامة (عضو مجلس إدارة)
 - 6- السيد/ محمود ممتاز الشفيق مدير إدارة العلاقات العامة (عضو مجلس إدارة)
 - 7- السيد/ رافت محمد الفيضان مدير حركة البضائع (عضو ممثل للجنة النقابية)
- على أن ينفذ هذا القرار ويعمل به من تاريخ صدوره في 27 / 5 / 2007

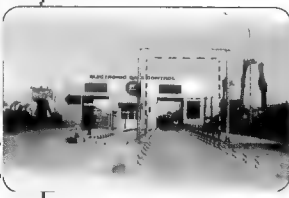
شركة أوراسكوم للإنشاء والصناعة تقوم بتصدير الأسمنت السائب لأول مرة في جمهورية مصر العربية

قامت شركة أوراسكوم للإنشاء والصناعة بتشغيل الخط الأول لمشروع تصدير الأسمنت السائب في ميناء دمياط فقد قامت الشركة بشحن باخترين لتلك الأسمنت الأولى لإيطاليا في 24 / 3 / 2007 بحمولة 4500 طن والثانية لاثنتين بحمولة 36000 طن وذلك في إطار المرحلة التجريبية للمشروع في أول سابقة لتصدير الأسمنت السائب والجاهز لتعليمة مباشرة.

ويتمتع نظام الشحن على تلمبة الأسمنت في 3 صوامع للخط الواحد بحمولة إجمالية 12000 طن ويتم ضخ الأسمنت في موانير أسفل الرصيف إلى الباطرة مباشرة في دائرة مغلقة بدون تعرض الأسمنت للهواء الجوى ويندون حدوث أي تلوث للبيئة المحيطة.

والسعة الإجمالية للمشروع بمراحله الثلاثة هي 36000 طن أسمنت موزعة على 9 صوامع بطاقة تصديرية 400 طن أسمنت / ساعة من الصوامع إلى الباطرة.

وتم حث الآن تجربة الخط الأول وجارى الاستعداد لتجربة الخط التالى في منتصف الشهر العالى .



القانون الدولي الإنساني واحترام ادمية الإنسان في السلم والحرب

بقلم / وسام غنيم



من منا لا يرى على الفضائيات الاحتلال والاستعمار والظلم والدماء الغزيرة لأشخاص أبرياء ليس لهم ذنب إلا أنهم يعيشون في أرض محتلة أو أرض تسعى للإحتلال ودائماً نتساءل هل هناك حل أو قانون دولي يحكم هذه المسألة ما ذنب المدنيين يريدون الحماية والأمان من الدمار والموت ولا تندش جميعاً بأن هناك ما يسمى بالقانون الدولي الإنساني المتروض أنه إذا طبق فعلاً يحمي ادمية الإنسان في السلم والحرب... فعدوا لعرض بعض تفاصيله .

ما هو القانون

الدولي الإنساني ؟

يشكل القانون الدولي الإنساني قسماً رئيسياً من القانون الدولي العام ويضم القواعد التي تهدف إلى إوقات النزاع المسلح إلى حماية الأشخاص غير المشاركين أو الذين كفوا عن المشاركة في الأعمال العدائية وإلى تقديم أساليب ومبادئ الحرب المستمدة.

أهداف القانون الدولي الإنساني

(1) توفير حياة أفضل للمدنيين والمقاتلين الذين كفوا عن المشاركة في القتال والأشخاص الذين لا يشاركون فعلياً في الأعمال العدائية (المدنيين).
(2) توفير إغاثة للأشخاص الذين يقرحون حقوقهم والالتزامات المحررين أثناء النزاع والعمليات العسكرية ويعد من وسائل إحقاق الشرور.

المبادئ الأساسية للقانون الدولي الإنساني

الحياة الأولى، وفيه في القرن 18 جان جاك روسو حيث يشير إلى أن الحرب ليست هي الإطلاق علاقة بين إنسان وآخر ولكنها علاقة بين دول لا يصبح فيها الأفراد أعداء إلى غير نوع عارض ليس يحكم كونه بشرًا أو مواطناً بل يحكم كونه جنوداً والذين لا يعبون أعداء أو صلافة للعداء بمجرد إلقاء السلاح والاستسلام فلا يحق حينذاك الاعتداء على حياتهم . الحياة الثاني : وهو باسم «شرع مارتنز» وهو جزءاً تقليدياً من القانون الدولي ويشير إلى خطر الخيانة غير الضرورية من العسكريين.

الحياة الثالث : مبدأ التمييز : وهو يوجب على أطراف النزاع أن تميز في جميع الأوقات بين السكان المدنيين والمقاتلين وبين الأعيان المدنية والأهداف العسكرية ومن ثم توجيه عملياتها ضد الأهداف العسكرية دون غيرها . المبدأ الرابع : مبدأ التناسب : وهو مبدأ ضمني، إلى إقامة توازن بين مصلحتين متعارضتين تتمثل أولاهما في عدم تلبية إغتراب الضرورة العسكرية على من تتمثل الثانية فيها تلبية مقتضيات الإنسانية يجب أن تكون هناك حقوق أو محظورات محددة.

ما هي المعاهدات التي تشكل القانون الدولي

الإنساني ؟

تطور القانون الإنساني المعاصر الذي بدأ في شكل اتفاقية جنيف الأولى لعام 1864 فيما يلي أهم المعاهدات مرتبة حسب تواريخ إصداها . 1864 اتفاقية جنيف لتحسين حال الجرحى من الجيوش في الميدان . 1868 إعلان سان بطرسبرغ لتحريم استخدام غازات معينة في الحرب . 1906 اتفاقية جنيف بشأن قوانين وأعراف الحرب البرية . 1907 مبادئ اتفاقية جنيف لعام 1864 لتسليم الحرب البرية .

1906 مراجعة وتطوير اتفاقية جنيف لعام 1864

1907 مراجعة اتفاقيات لاهاي لعام 1899 وإعداد اتفاقيات جديدة

1925 بروتوكول جنيف لم حظر استخدام الغازات الفتنة والسامة أو غيرها من الغازات في الحرب وتزوير أساليب الحرب الكيميائية . 1929 اتفاقية جنيف

مراجعة وتطوير اتفاقية جنيف لعام 1906 .

في اتفاقية جنيف بشأن معاملة أسرى الحرب (جديدة)

1949 هناك اتفاقيات جنيف الأربع التي تهتم بتحسين حال الجرحى والمرضى في الميدان / البحار / أسرى الحرب / المدنيين .

1954 اتفاقية لاهاي لحماية الممتلكات الثقافية في حالة النزاع المسلح .

1974 اتفاقية حظر تطوير وإنتاج وتخزين الأسلحة البيولوجية والسامة .

1977 حماية ضحايا النزاعات المسلحة الدولية وغير الدولية .

1980 اتفاقية حظر أو تقييد استخدام أسلحة تقليدية معينة يمكن اعتبارها مفرطة الضرر أو عشوائية الأثر .

وهناك الكثير من المعاهدات التي تدعم القانون الدولي الإنساني حتى عام 2001 .

ما هي الكيانات التي تلزم باتفاقيات جنيف ؟

إن الإلتزام في المعاهدات الدولية ومن ثم إلى اتفاقيات جنيف وبروتوكولها الإضافيين، مقصور على الدول غير أن جميع أطراف أي نزاع مسلح، سواء كانت دولة أو غير دول

تلتزم بالقانون الدولي الإنساني .

وفي بداية عام 2004 كانت 192 دولة، أي جميع دول العالم تقريباً، أطرافاً في اتفاقيات جنيف، ويملك الدول التي تلتزم هذه المعاهدات من جانب الأغلبية المطلقة من بلدان العالم

ملهاها المائي . أما فيما يتعلق بالبروتوكولات الإضافيين فقد بلغ عدد الدول الفاضلة إلى البروتوكول الأول في نفس التاريخ

162 دولة على حين بلغ عدد الدول الفاضلة إلى البروتوكول الثاني 157 دولة .

كيف يولد القانون الدولي الإنساني التطورات الجديدة وما دور اللجنة الدولية في العملية ؟

تتكون القانون الدولي الإنساني من خلال الدلائل أو من خلال الممارسات وتتداخل هاتان العمليتان دائماً .

وممارسات الدول الواسعة الانتشار من شأنها أن تلهم القانون الدولي العرفي . كما أن ممارسات الدول مصحوبة أحياناً بالقناعة المتنامية غير الحكومية وقد تدعى بإشارة البدء

اتساق القانون الدولي ويؤخذ الترتيب شكل معاهدة أو موافقة أو بروتوكول أو عهد، وفي سبيل المثال من عهد من الدول

بالعلم تشريعات وطنية تملأ صيرورة أو ضمانات استخدام

الأنعام المضادة للأفراد إلا أن هذه الممارسة لا تتغير على

نطاق واسع وبذلك لم تشكل هذه الممارسة قانوناً عرفياً وفيما

بعد في 1997، عقد مؤتمر لوضع اتفاقية جديدة وأصبح

استخدام أو تخزين وإنتاج ونقل الأنعام المضادة للأفراد

محظورة على كل الدول التي صوّتت في المعاهدة .

ويشدد دور اللجنة الدولية لتسهيل الأمر في تطوير القانون

الإنساني فيما يلي :

• رصد التغير في طبيعة النزاعات .

• تنظيم مشاورات للتعلق من إمكانية الاتفاق على قواعد جديدة .

• إعداد مشاريع لنصوص تقدم إلى المؤتمر الدبلوماسي .

ما الذي يفرقه القانون الإنساني من حيث تقديم المساعدة المدنية لضحايا النزاعات المسلحة ؟

تتصرف الدول الأطراف في اتفاقيات جنيف بحق ضحايا النزاعات المسلحة في الحصول على الملأ اللازمة لإقائهم قيد

الحياة وذلك عند الحق بعبءات البروتوكولات الإضافيين في عام 1977 .

في النزاع المسلح الدولي، يشمل الحق في المساعدة بضعة خاصة

• حرية مرور شحنات الملأ الضرورية لعيشة السكان المدنيين .

• واجب عدم الإحتلال توفير الملأ الأساسية لسكان الأراضي المحتلة وسما في حالة عدم كفاية مواردها بعملها الإغاثة المقدمة من مصادر خارجية .

اللجنة الدولية لحقوق الإنسان لتقديم المساعدة

تتبع اللجنة الدولية في جميع الأحوال بحق المساعدة الذي يتبع لها عرض خدماتها على أطراف النزاع وبخاصة بهدف

مساعدة ضحايا النزاع، ولا بشكل الحق في عرض المساعدة

تدفع إلى الطرفين الداخلي دولة حيث أنه حق يكملك القانون

الإنساني .

ما الذي ينبغي عليه القانون الإنساني فيما يتعلق بإعادة الوابط الأجنبي ؟

يوجب النزاع المسلح إلى إلتزام أسرى الحرب والمحتجزين

المدنيين من ليوهم بتقديس من جرأه الأسر، كما يصبح البعض

في عيار المقيدين وتتضمن اتفاقيات جنيف والبروتوكول الأول

تحكما قانونية عديدة لحماية هؤلاء الضحايا، وفي أحكام

تتعلق في حالات النزاع المسلح الدولي وتتحول اللجنة الدولية

الحق في القيام بالأعمال التالية :

(1) نقل الرسائل المالية وغيرها من المعلومات ويشمل ذلك :

• نقل وتسليم بيانات أسرى الحرب، ومطابقات إحتجاز

المدنيين وإرسال مسود من هذه البطاقات إلى ذويهم .

• نقل الأخبار من الأشخاص المحررين من حزمهم وأسرهم .

• نقل الأخبار المالية بين أفراد الأسر التي تتلقى النزاع .

• نقل وتسليم إخطارات الوفاة .

(2) التحري من معيير الأشخاص المفقودين .

(3) جمع شمل الأسر المشتتة .

ما هو دور اللجنة الدولية في تأمين احترام القانون الإنساني ؟

تتولى مهمة اللجنة الدولية بوصفها رابطة وحارسة للقانون

الإنساني في تشجيع احترام القانون، وهي تفعل ذلك من

طريق نشر المعرفة بالقواعد الإنسانية وتذكير أطراف النزاعات

بالتزاماتها .

ويعد من أن يستعرضه عن القانون الدولي الإنساني تتسأل

هل يتم تطبيق ذلك القانون أم مجرد شعارات دولية لا مجال

لها في ظل الصراع الدامي بين الدول ؟؟؟



عن النانوتكنولوجي وصناعة المستقبل

بادرت لجنة الصناعة والطاقة برئاسة محمد محمد أبو العتير بدراسة موضوع "النانو تكنولوجي" لارتباطه المباشر بصناعات المستقبل القادرة على تحقيق مكاسب علمية واقتصادية واجتماعية ضخمة من شأنها أن تفتح فرصاً للاستثمار في هذه التكنولوجيا والصناعات المستقبلية المرتبطة بها والتي تدخل في العديد من الاستخدامات الصناعية والزراعية والطبية .

الماضي والناتجة عن تقنية الإلكترونيات الدقيقة Micro Electronics والتصوير للطبي Medical Imaging والهندسة المدعومة بالماسوب COMPUTER Aided Engineering - غلاوود النجبة بواسطة تقنية التفتت أكثر قوة وأخف وزناً وأكثر صلابة أو مرئية، مواد متعددة الأغراض وبنية المجمع، مواد رخيصة، مواد فاعلة الأداء، وقليّة الاستهلاك للطاقة.

القسم الأول:

حتمية الأخذ بأسباب العلم والتكنولوجيا في التنمية
إه أهمية العلم والتكنولوجيا كأحد وأساسه للاقتصاد والتنمية - فهم على الحقائق التالية:

- 1 - المعرفة العلمية والتكنولوجية التي أصبحت تمثل 80% من إحصائيات العالم المتقدم ، والـ 20% الأخرى تدبج إلى رأس المال والعمالة والموارد الطبيعية.
- 2 - إن الدول التي استعانت بتحقيق معدلات نمو مرتفعة في سنوات إنتاج وإتقان واستخدام العلم والتكنولوجيا.
- 3 - إن تصنيف الدول خلال السنوات القادمة سيعتمد على قدرتها على الإبتكار الطبي والتكنولوجيا الذي ينمكس على تحقيق التنمية الاقتصادية والإجتماعية.
- 4 - تكمن أهمية البعد الاقتصادي للتكنولوجيا في القدرة على إنتاج سلع ذات قيمة مضافة عالية من إنتاج الفكر البشري القائم على العلم والمعرفة والفيرة ، فالنكر البشري في العملية الإنتاجية هو أعظم الأصول الرئيسية ثروة أي دولة تنبته إلى التنمية.
- 5 - إن القفزات العلمية المفاجئة في التي استعانت الهورس بالإمكانيات البشرية إلى أضغاف ما هي عليه في زمن قياسي فترات بعدما التطورات التكنولوجية وتطبيقاتها للعلمة التي أسهمت في تحقيق النهضة الصناعية في كافة المجالات والإستخدامات ومازالت في إنتظار المزيد . قال الله تعالى في حكم توبتوله:

وَيُسْقَوْنَ فِي الرِّيحِ عَلَى الرُّوحِ مِنْ أَمْرِ رَبِّي وَمَا لِيُوتِيَهُمُ مِنَ الْعِلْمِ إِلَّا قَلِيلًا (الإسراء 85)

القسم الثاني:
تعريف وشأن النانوتكنولوجي (التكنولوجيا)
متناهية الصغر

تعريف النانو تكنولوجي
النانو هو تعبير مشتق من كلمة نانسو الإغريقية وتعني القزم، أو الشيء الصغير جداً ، والنانو متر كقياس يعادل واحد على مليون من المتر المليون وهو ما يساوي واحد على عشرة آلاف من

ومن أجل ذلك فقد عقدت اللجنة ثلاثة إجتماعات لمناقشة هذا الموضوع بتاريخ 2006/11/26 و 2006/12/3 و 18 .
يقد حضر بعض هذه الإجتماعات السادة:
الهندس رشيد محمد رشيد وزير التجارة والصناعة ،
- الأستاذ الدكتور هاني هلال وزير التعليم العالي والدولة للبحث العلمي
- العالم الجليل الدكتور محمد صلاح الدين الفخاش أحد العلماء القلائل المتميزين في النانو تكنولوجي
- الأستاذ الدكتور فيرنان مارتيز العالم الأجنبي في ذات المجال
- دكتور محمد السعدي أستاذ بجامعة الإسكندرية
- دكتور محمد عاطف هلال أستاذ بطول القاهرة
- دكتور محمد أحمد الشهاوي أستاذ العلوم الجوية - جامعة القاهرة
- دكتور نهري شوكت الخولي أستاذ بكلية الهندسة - جامعة الإسكندرية
- دكتور عبد الفتاح هلال نائب رئيس هيئة الطاقة الذرية السابق
- دكتور محمد مجدي عبد الوهاب رئيس قسم الذكاء بطول القاهرة
- دكتور محمد حسين فهمي رئيس قسم الرياضيات - علم الأهرام
ثم عقدت اللجنة إجتماعاً رابعاً بتاريخ 2007/4/16 لاستعراض مشروع التقرير الذي أعته في هذا الشأن ، وقد وافقت عليه ماورد به من توصيات
وسوف تعرض اللجنة تقريرها على النحو التالي.

مقدمة:

وقد أوضح الأستاذ الدكتور محمد صلاح الدين التشناني أن هناك على المستوى العالمي ما يسمى بدائرة "النانو" فهي شحال الدائرة توجد إسرائيل وهي إحدى أصغر الدول في التعداد تمتلك ميزانية ضخمة في النانو تكنولوجي تحت رعاية رئيس وزرائها السابق شيمون بيريز وفي جنوب الدائرة توجد أكبر دولة في العالم في الإتداد وهي الصين الضخمة والتي تمتلك أيضاً برنامجاً ضخماً فئاتو تكنولوجي ومباني بيرعالية رئيس جمهورية والعرب الحاكم أما في أقصى الغرب من الدائرة فإتنا نرى أنقى دول العالم وهي الولايات المتحدة الأمريكية متمسكة بزمام خيمتها في "النانو تكنولوجي" على سطح الأرض تحت رعاية الرئيس السابق "بيل كلينتون" وأخيراً في الشرق نرى الهند وهي من الدول التي تتمتع بإستراتيجيا متوسطة على الفرد، إلا أنها بالرغم من ذلك تمتلك برنامجاً قوياً في النانو تكنولوجي.

إن الأثر الإجمالي للتطبيقات التي تم تطويرها في القرن



سك شعرة من رأس الإنسان ، أو ما يعادل حوالي 4 إلى 6 كرات من هنا تسمى الجزيئات من مقاياس النانو الجزيئات الثانية أو البوليمرات Polymers (أصغر من 100 نانو متر) ومنها تبني كل هذه التكنولوجيا.

ولقد عرف البرنامج الأمريكي "المبادرة الوطنية للنانو تكنولوجي"

"National Nanotechnology Initiative" هذه

نفاة النانوتكنولوجي:

يعتبر عام 1990م هو بداية الحقيقية لعصر النانو تكنولوجي ، ففي ذلك العام تمكن الباحثون في مختبر فرعي إحدى شركات الإلكترونيات العالية العلاقة من إنتاج أصغر إعلان في العالم بإستخدام 35 ذرة من عنصر الزينون لكتابة أسم الشركة ذي العروف الثلاثة في أوجه مقر فرعاها بالعاصمة السويسرية ومن هنا تبني العلماء بمستقبل واعد لهذه التقنية، التي باتت الدول الصناعية في أوروبا واليابان والولايات المتحدة توفر ملايين الدولارات من أجل تطويرها . ويرجع الفضل في التفكير بفعالية تكنولوجي النانو إلى العالم الأمريكي الشهير Richard Feynman الذي جازته نوبل في الفيزياء في عام 1959 لاصاله الإبداعية المتميزة في مجال ميكانيكا الكم Quantum Mechanics الذي فجر في There is a Plenty of Physics for the Nanoscale في مجال ميكانيكا room at the Mechanics في إجتماع الجمعية الأمريكية للفيزياء لعام 1959 مفاجأة علمية غير متوقعة حيث أعطى تصوراً خلاقاً وريعية غير نمطية في مجال ميكانيكا الجزيئات Molecular Mechanics وإيضاحاً طلياً يقع من الممكن التحكم في الخصائص الفيزيائية والكيميائية



تأثير / مخططات تطوير لجنة الصناعة والطاقة مجلس الشعب

عمل، كما أنشأت لها هيئة تمت رعاية الرئيس السابق بيل كلينتون.

وفي ديسمبر من عام 2003 صدر قانون القرن الواحد والعشرين لإبحاث تكنولوجيا النانو وتطويرها وفي القانون الذي ينفذ العمل في هذا المجال وسبق الدكتور جوي بلانج 3.7 بليون دولار لإبحاث تكنولوجيا النانو وتطويرها من عام 2005 إلى عام 2008.

(2) المملكة العربية السعودية
في إطار اهتمام المملكة العربية السعودية بتقنيات النانو، أطلقت عام 2005 تحت مسمى الملك عبد العزيز العلوم والتقنية بتبني لقيادة الوطنية التقنية متناغية بصغر وتتبع الملك مباشرة، ولتدعيمها قامت بإنشاء المركز الوطني لبحوث التقنية متناغية الصغر.

أراء الوزارات المعنية وأخبار المتخصصين
حول مقومات نجاح هذه التكنولوجيات

وتوقعات المستقبل

أولاً: تأثيرات النانو على الصناعة:

الأمير المهندس رشيد محمد رشيد وزير التجارة والصناعة، قال خلال هذا المؤتمر العام يجعل الأسلوب الذي تتناوله به الصناعة المصرية جديداً من نوعه، وهذا يدعم قدرتنا في الصناعة المصرية التي يجب أن تكون جزءاً من الصناعة العالمية وأن هذا يربطنا من التطاير الضيق الذي كنا نتحدث فيه عن الرغم من أهمية البنية التحتية التي نعتمد عليها في الفترة الأخيرة والتي لم تستطع الفرصة للانطلاق من الصناعية والإنتاج والتكلفة، وأن ذلك جعلنا ننسحب من هناك منطقة خضعت لتتحرك بعد يوم.

وأضاف أننا يجب أن يكون لدينا بعض المبادرات التي تجعلنا نتقدم، وعندما نبدأ لابد وأن نبدأ كل شيء من نهاية وليس من بداية مع حرصنا الشديد على خلق ثقافة صناعية في مصر، يجب ألا ننسى في ذات الوقت أن هناك عالماً يجب ملاحظته، والعمل على إستيعاب كل ما يحدث فيه من تكنولوجيا وغيرها.

وقال إنه تم لأول مرة الاتفاق بين مركز تحديث الصناعة ووزارة البحث العلمي على مشروعيات بحثية مخصصة للصناعة، حيث تم تخصيص 100 مليون جنيه مخصصة بين وزارة التجارة والصناعة ووزارة البحث العلمي لتطوير الصناعة، فأباحت للعلمي يساهم في هذه المشروعات والعكس تماماً، حيث أن كل تلك التي طلبت البحث العلمي من العرض إلى الطلب كما بدأنا نذهب إلى المشروعات الصغيرة والمتوسطة ونقول لها ماذا تحتاجين من البحث العلمي، وبدأنا في منظومة حديثة لرؤيت الصناعة بالبحث العلمي.

والوزارة لديها ثلاثة موضوعات عامة في تكنولوجيا الصناعة تمسها في إطار تحديث الصناعة هي:

- 1 - مشروع تكنولوجيا النانو
- 2 - مشروع الإنتاج المعنوي في الألفية والألفية، حيث لدينا بعض المشروعات الهامة التي لا تستخدم الكيمياء في صناعتها.
- 3 - موضوع الطاقة المتجددة، هناك صناعات تنشأ بناء على الطاقة المتجددة.

ثانياً: تأثيرات التعليم العالي والدولة للبحث العلمي:

الأمير الدكتور هاني مقل وزير التعليم العالي وزير الدولة للبحث العلمي أنه عندما نتحدث عن النانو تكنولوجيا

حول هذا الموضوع، بالإضافة إلى البيانات التي تم تجميعها بواسطة لجنة المواد النانوية.

القسم الرابع:

الاستخدامات الحالية والتوقعات المستقبلية للنانو تكنولوجيا

أولاً: الاستخدامات في المجال الطبي

- 1 - الصحة العامة والطب
- 2 - الفانو وعلاج السرطان
- 3 - المستحضرات الصيدلانية والأدوية
- 4 - فلم حقن الأسلوبان - مضخة القسطرة
- 5 - حقنة الدم
- 6 - تحليل الأدوية
- 7 - تحليل النانويوتيك .. أحدث بديل المضاد الحيوي

ثانياً: استخدامات في النشاط الرياضي والجواري

- 1 - الأداء والراحة
- 2 - التصنيع الغذائي
- 3 - التغليف في الصناعات الغذائية

ثالثاً: الاستخدامات في النشاط الصناعي

- 1 - الأنابيب الكربونية المتناغية الصغر
- 2 - رفع كفاءة محطات التلية
- 3 - البلاستيك ذو الخصائص المتعددة
- 4 - إنتاج صلب يتمتع بمقاومة أكبر وتكلفة أقل
- 5 - المنسوجات
- 6 - صناعة مستحضرات التجميل

رابعاً: الطاقة

العلاقة بين الطاقة النووية والنانو تكنولوجيا

خامساً: الاستخدامات في مجال تكنولوجيا المعلومات

والحاسب الآلي

- 1 - التطبيقات

سادساً: الاستخدامات في مجال تكنولوجيا الفضاء:

- 1 - إنتاج الألياف الصناعية - أبحاث الفضاء
- 2 - إنتاج عربات ميكرو
- 3 - يمكن إجماع تقنية النانو في شبكات بشرية
- 4 - الحالة الصحية لرواد الفضاء

سابعاً: في مجال الدفاع والأمن القومي:

- 1 - تطبيقات النانو في هذا المجال تتضمن:
- 2 - حاملة الجند LAST
- 3 - أجهزة حساسة للفن
- 4 - موانع التسرب Sealants
- 5 - سلاح تقليبي القاذف للدروع
- 6 - الإنسان الآلي (الروبوت) TALON

ثانياً: النقل والواصلات

القسم الخامس:

تجارب الدول الأخرى والدروس المستفادة

أولاً: تجارب الدول الأخرى

إنشاء هيئة قومية للنانو تكنولوجيا
(1) الولايات المتحدة الأمريكية

تأتي أولى خطوات اهتمام الدول بالنانو تكنولوجيا من إنشاء هيئة متخصصة تتولى الإشراف على أبحاث وتطوير هذه التكنولوجيا، وهو ما تكدته تجربة الولايات المتحدة الأمريكية. حيث أطلقت المبادرة الوطنية لتكنولوجيا النانو "National NNI" Nanotechnology Initiative عام 1996. وأنشأت لهذه المبادرة في سبتمبر عام 1998 "مجموعة

والتكثيفية إلى مادة عن طريق التحكم في أبعادها لتكون في مستوى النانو متر بحيث تتمتع بخصائص وسمات متميزة لا تظهر في نفس المواد التي لها أبعاد كبيرة ومن العريف أن يذكر أن "Feynman" لم يطلق على تلك التقنية مصطلح تكنولوجيا نانو في محاضراته، وإنما أطلق المجتمع العلمي نوبت حدوث ثورة في التكنولوجيا ولغرة في تحليل مواد جديدة يتحكم الإنسان في ترتيب ذراتها لتصنيع أجهزة متناهية في الصغر بحيث لا تتعدى أحجامها حجم خلية بكتيرية أو فيروس. وقد أيقن العالم اليوم بأن "Feynman" لم يكن مبالغاً في تقاليد ما يمكن تحقيقه المواد المتناغية من إنتفاضة وثورة تكنولوجيا في أوجه الحياة.

القسم الثالث:

الأهمية الاقتصادية والاجتماعية

والطبية للنانو تكنولوجيا

النانو تكنولوجيا والمواد الجديدة وطرق التصنيع:

تكمن الأهمية الاقتصادية لتكنولوجيا النانو في قدرتها على إعادة ترتيب الذرات التي تتكون منها المواد في وضعها الصحيح، وبكلمات أخرى الترتيب الذري للمادة كلما تغير الناتج منها إلى حد كبير، وبمعنى آخر فإنه يمكن تصنيع منتجات جديدة من المواد أعيد ترتيبها بشكل جديد للتخصصات معينة تعتمد على كيفية ترتيب هذه الذرات، وإذا قمنا مثلاً بإعادة ترتيب ذرات في مادة يمكننا الحصول على المس، أم إذا قمنا بإعادة ترتيب الذرات في الرمل وأضفنا إليها بعض العناصر الأخرى يمكننا تصنيع رقائق الكمبيوتر. وبشكل المبدأ الآن على إستخدام تطبيقات النانو تكنولوجيا في إعادة ترتيب ذرات العديد من المواد المختلفة لإنتاج مواد جديدة ذات قيمة اقتصادية كبيرة، وإذا تفقنا هذا فليس ما كان يلزم به العلماء قبل قرون يتوصلون إلى الخصائص التي نعلم سيكون ممتكاً.

الوضع في مصر:

تعتبر مصر من أكثر الدول الموهلة للعلوم في هذه الثورة الجديدة، فيقول هذا المصدر لا يحتاج إلى رؤس أموال ضخمة نسبياً، والعائد منها سريع وكبير بالنسبة لرأس المال إلى جانب أن هذا النوع من العلم يعتمد أكثر على العقل البشري وهو فرصة بالنسبة لمصر فضائياً في الداخل لا يقلون عن الجيوبون في الخارج، ويمكن الفرق فقط في الإمكانات والظروف التي تتاح للعلماء في الخارج، كما أن ثورة النانو تكنولوجيا لا تزال حديثة نسبياً مقارنة بجميع الثورات العلمية الأخيرة، فمن على سبيل المثال متخبرين من الولايات المتحدة فيما يتعلق بهذا العلم بنحو 15 عاماً، نستطيع أن نلحق بهذه الثورة إذا كانت هناك إرادة وإذا تبثت أدلة المشروع بجدية واعتد، فندور الإستراتيجية مصر لاستغلال حيث ترتبط بالطاقة النووية، كما أنه سوف يعطي قيمة مضافة عالية للعديد من السلع والخدمات المصرية في قطاعات التعليم، والصناعات الإلكترونية، والغذائية، والكيميائية، والنووية والمعالجة.

الوضع الحالي في الجامعات ومراكز البحوث

المصرية الخاصة بتكنولوجيا النانو:

لقد قامت لجنة البحوث التابعة "لجنة القومية للمواد الجديدة والتخصصات" بتجميع بعض البيانات الخاصة بالصناعة أعضاء هيئات التدريس بالجامعات وأعضاء الهيئات بالراكز البحثية العاملين في مجال الأبحاث المتعلقة بتكنولوجيا النانو، وذلك من خلال استبيان تم إرساله إلى جميع الجامعات والراكز البحثية. وقد تم تجميع أكثر من 70 إستمبيان خلال عام



تابع / مقترحاته تدبر لجنة الصناعة والمالية مجلس الشعب

ومن الأهمية بمكان أن يتم نقل المعلومات وأفكار العلماء إلى القيادة السياسية، فليست وبإرادة القيادة أن تفكر في العلم هناك مما أدى إلى خرابه قويم به. ولكن مهتمتا أن نقل أفكار العلماء إلى القيادة السياسية.

وقال إن التكنولوجيات يتناسب أكثر مع الاقتصاد المستط الذي يكون هي دور الحكومة ودور القطاع الخاص، فلابد من إيجاد طاقم علم لاتخاذ المبادرات بتشجيع القطاع الخاص على الاستثمار في هذا الاتجاه.

وفي مقال نشر في جريدة النيويورك تايمز يتحدث عن إمكانية استخدام القانون التكنولوجي في مكافحة الإرهاب يكشف أهمية العلم وأهمية الاستثمار في العقل البشري لأنه الموضوع الوحيد الذي لا يمكن التغير فيه أو الزمن فيه بالمال، لذا فيجب الاستثمار بالعلم والبحث العلمي لأنه الحل الوحيد لكل مشاكلنا.

والدور الأساسي الأول لم يغير مجراها إلا اختراع المفع الرشاش الضخم هو الذي يغير ويؤثر في أمن وتطوره وإلنا أرجو أن تبدأ مصر مبادرتها في أقرب وقت ممكن.

والدور هناك شركات تعمل تستخدم مواد تستخدم في تكنولوجيا مصر تستخدم هذه المواد في الطب وفي المعبد والأجهزة التكنولوجية وتكنولوجيا عالية في البوابات العالي ولكن المستقبل سيكون شيئاً عابداً كل ذلك مرتبط بآليات

التعاون ويمكن لصناعة التسعير في مصر أن تستفيد من التعاون مع صناعة صناعة التاني في شتى أعمال أستاذاً بأحد جامعاتها واستطيع أن اتصل بالشركات لإقامة جسد التعاون.

وقال إن التقدم والتكنولوجيا ليس فقط تحرير للفقير من الفقر ولكن أيضاً تحرير للفني من تآكلية الضمير وذلك هو علمنا تساهم مصر في ذلك فهذا يعني في تقدم مصر التي ساهمت بحضارتها العريقة في تقدم الإنسانية كلها.

القسم الثاني:
مبادرة وطنية لإنشاء هيئة مصرية عليا للتكنولوجيا وتطبيقات العلوم المتقدمة

(الهيئة المصرية العليا للتكنولوجيا وتطبيقات العلوم المتقدمة)

أ- دور مجلس الشعب ولجنة الصناعة والمالية

1 - بحث إمكانية تطوير وتبسيط التشريعات التي من شأنها ترسيخ مفاهيم العلوم المتقدمة والتكنولوجيا في أذهان المواطن وتبسيطها في أذهان المواطن.

2 - تبسيط القوانين المتعلقة بالعلوم المتقدمة والتكنولوجيا في أذهان المواطن وتبسيطها في أذهان المواطن.

3 - تبسيط القوانين المتعلقة بالعلوم المتقدمة والتكنولوجيا في أذهان المواطن وتبسيطها في أذهان المواطن.

4 - تبسيط القوانين المتعلقة بالعلوم المتقدمة والتكنولوجيا في أذهان المواطن وتبسيطها في أذهان المواطن.

العلوم وقد أصبحت الطاقة النووية أداة خطورتها قليلة جداً وذلك فالتقارب من الطاقة النووية هو خوف من عدم معرفة ذلك أي أن يتأكد هذا الموضوع بخصوصه حتى البعث قال إن عوامد المبادأة تضر بصحة الإنسان أكثر من وجود مفاعل نووي.

إن مفاعل تيرين "نول" مفاعل قديم وكان من الأفضل ألا يتم بناء هذا المفاعل وتترك بالإعمال الإدارية في أوكرانيا وهي ليست مثل روسيا وهذه المآلة لا يقاس عليها لأنها حالة خاصة وليست كل المفاعلات تشبه نول.

ويؤكد المصيري أن بريطانيا تستعمل إلى الطاقة النووية بالكامل والعالم يتبعه الآن إلى الطاقة النووية كبديل للطاقة الكهربائية وهي البترول لأن البترول والغاز طاقة

ناضبة واستعملت في غضون سنوات أما البقاء فيسكون الطاقة النووية، وأعتقد أنه سيكون هذا تخوفاً من التانكولوجي كما حدث بالنسبة الطاقة النووية حتى فقط المفاعل يتأخر عن العلم ويمكن أن نأمن حتى أمريكا في هذا المجال وذلك لأن لدينا العقل وهو أهم شيء وأعتقد أن من

يصلون إلى التكنولوجيا في علماء من العالم الثالث يعملون لدى الدول الأوروبية وغيرها ولدينا كثر هو كذا، الشعب المصري الآن أيقن أنه سنة 5000 سنة.

وقال من هذا المنطلق بدنا العمل في الكويت وقد نظمنا مؤتمراً لهذا الشأن وأعتقد أن الكويت سوف تتجه في طريق التكنولوجيا بعد المؤتمر الذي كان باجداً جداً، وفي المملكة العربية السعودية وخاصة في مدينة الملك عبد

العزيز والعلوم والتكنولوجيا هناك مبادأة تسمى "المبادأة الوطنية للتقنية متقدمة المصير" حيث قاموا بإنشاء الهيئة التكنولوجية ولها تنظيم معتمد بالعلماء في هذا التنظيم من الذين يهيئون للتطبيق وهناك خبرات ورؤية

في تنظير الأبحاث كما أن هناك لجنة المشاورين الدولية وكلها سعودية وهذه المبادأة منطقية ويمكن تقليدها من جابا أي دولة مهمة وتكت اثنين أن تسبق مصر فيها في هذا المجال ولكن من المفروض أن تكون مصر أول دولة عربية

تأخذ هذا المبادرة لأننا علمنا مؤتمراً في جامعة القاهرة منذ 12 سنة حول هذا الموضوع.

وأكد الدكتور الشنشي أن البحث لا نهاية له وكل إنسان يمكن أن يساهم فيه وإلا فالباحث النظري في مصر متأخر جداً وأرجو ألا تكون له أمتي لا شخص لاني لا أتحسد من مجهودات فردية ولكني أتحسد من المنظمة الكلية البحث العلمي مثل السوفيتية الجماعية وهذه المنظومة هي موجودة في مصر والعالم العربي ولابد من إيجادها وهو أمر غير مكلف.

إن المشكلات والصعوبات اليمية التي تواجه أستاذ الجامعة في مصر لا حصر لها فهو يعمل في ظروف قاسية توليه عن الإبداع والتفكير السليم في أبحاثه ومعه على

مكي الظروف التي يعيش فيها أستاذ الجامعة والباحثون في الخارج، إن نوعية العلماء في مصر أفضل إلا مرة من نوعية العلماء في الخارج وذلك أنا جميع أستاذة الجامعة في مصر.

وأهلاً يجب أن يكون لوزارة البحث العلمي دور أكبر وملحوس على بعض الدول تتبع وزارة البحث العلمي رئيس الجمهورية مباشرة مثل الهند، وفي أمريكا في كينيون الأمريكي السابق هو الذي يرأس هيئة التكنولوجي وفي إسرائيل ضيوع بيريز على جائزة نول هو الذي يرأس هيئة

إسرائيل ضيوع بيريز على جائزة نول هو الذي يرأس هيئة البافرة وتعلم لها الصورة والأهمية والاحترام اللاتي بها

لا بد أن نتحدث عن صور التعاون الدولي حيث إن فينا بروتوكولات تعاون مع دول صديقة لإعداد الكوادر العلمية في مصر، ولدينا علماء مصريين موهوبين في الخارج مثل العالم الدكتور محمد الشنشي وغيره من علماء في دول كثيرة مثل الصين، إنجلترا، والسعودية، ولم على استعداد لأن يقرأ إلى مصر بسبعين عاماً في برنامج وطني مصري.

إنه خطا واضحة التعاون الدولي لأن البحث العلمي بدون تعاون دولي غير جيد لدينا خطة لإنشاء علمائنا في الخارج تقوم على تمويل كل الإمكانيات لهم وعدم شغلهم بالتأخر

الإمارة أو للبيئة أو البيروقراطية فقد أخذوا فقط لتفعيل الخطة المنطق عليها.

ومن جهة أخرى فإن الحرارة في سبيلها لتوضع قانون للبحث العلمي، لأنه لا يوجد قانون البحث العلمي في مصر، وأى شيء يتعلق بالبحث العلمي يجب أن يكون القانون 49 الخاص بالأبحاث.

والتي أناشد مجلس الشعب بالوصول على عدم التكميل في مشروعاته القادمة في البحث العلمي.

ثانياً: رأي العالم المصري الدكتور محمد عبد الله البستاني
أكد العالم المصري الدكتور محمد صلاح الشنشي أن العقل هو أهم شيء في العلم فهو أهم إنسان، وهو إنسان البشري من مشكلاته، والعلم ليس مجرد عامل يساعد في الاقتصاد بل هو أساس التقدم الاقتصادي، فهناك مبادأة تقول من: إن التقدم في الاقتصاد = الإبداع في العلم

فالتانكولوجي هو أشياء ليست صعبة جداً وليست كبيرة فهي تقع في الوسط، فهي ليست صعبة مثل الإلكترونيات اختراع جديد ببيع ميكروسيوكر في ديسك ريد، ويكرها، فقدمنا أكبر من تركيب الآلات لنا أن نغير المادة وأنشئت

مادة جديدة غير موجودة في الطبيعة والتي صنعت مجالات كثيرة وذلك فإن البلاد الصغرية يجب أن تتفكر على التعليم، وبما أن دولة مصر ليست غنية فيجب أن تتفكر على التعليم والبحث العلمي.

وأضاف نضر العلم على أنه الاقتصاد، فبعد سنوات كثيرة أن يكون لدينا بترول ومواد خام، وذلك العلم الحديث يستطيع إنتاج هذه المواد في العمل في أقل تكلفة جداً حتى

أن بعض الباحثين يقول إنه ليس لها تطبيق عملي، مثال ذلك العالم "رانر فورد" الذي اكتشف إمكانية فصل التواء قال

لأنفس على أن تطبيقات علمية وأنه لا يمكن أن يكون هناك استخدامات للطاقة النووية لعدم التحكم فيه وتسيب الدمار ولم يتوقع أنه سيكون هناك مفاعل أو استخدامات علمية أو غير علمية.

بالخصوص يتعلق بميكانيكا الكم وهي ميكانيكا مثل ميكانيكا إينشتاين ولكنها تحكم في البتروني والإلكترون والأجزاء الصغيرة جداً وبنطق منها مجالان مهمان جداً هما الطاقة الذرية، والتانكولوجي، وحتى يكون لدينا مفاعلات طاقة

نوعية أمة سوف تعتمد في ذلك على التانكولوجي وذلك لأنه بواسطة تكنولوجيا النانو يمكن اختراع مواد لها خواص جديدة ذلك أن الخرسانة المسلحة المصنوع منها جسم المفاعل

تتطلب بغل الاندماجات الذرية وتصبح هيئة وقد حدثت نتائج إلى تغليف جسم المفاعل بمواد ذات خواص جديدة تتصل هذه الاندماجات بحيث تتمتع بصلابة تغليف غير عادية أكثر من الحديد والصلب وهذا تأتي صناعة النانو تكنولوجي، كما تستخدم التكنولوجيا في صناعة المسامات التي لها القدرة والقدرة تشع بالي جسم حرمها كما تستخدم أيضاً في رقابة المفاعلات وغيرها.



تابع / مقتطفات من تقرير لجنة الصناعة والطاقة لمجلس الشعب

تناسب منها مع الظروف والإمكانات التكنولوجية المتاحة في مصر.

4- قيام لجنة الصناعة والطاقة بالتشاور المستمر مع المؤسسات البحثية والعلمية وعلى غرار مصر في الداخل والخارج خاصة في مجال تطبيقات نانوتكنولوجي وإعداد التقارير والدراسات التي من شأنها نقل هذه التكنولوجيا لمصر وربطها بقطاعي الصناعة والطاقة.

ب- دور الجامعات ومنظومة التعليم:

1- أن تخصص كل جامعة في مجال معين لكي يذهب إليها الصناع من أجل حل مشاكله الإنتاجية، وسوف يؤدي ذلك إلى توفير التمويل اللازم للجامعات المختلفة، وهذا هو الذي ينقلنا إلى حسابات المستقبل.

2- مطلب إعادة النظر في منظومة التعليم بدءاً من المرحلة الابتدائية لزيادة جرة المواد العلمية في المناهج الدراسية وبحث معالجة الهروب من القسم العلمي، وتطوير كليات العلوم مع إعادة النظر في كم المناهج النظرية التي تطفئ على العلوم

الأخرى في كافة المراحل التعليمية.

3- إنشاء أقسام تطبيقات علوم تكنولوجيا النانو في كليات الهندسة وصحة الإنسان وتخصصين في الداخل والخارج

أولاً: لوضع تصور للمناهج والمواد الدراسية في هذا التخصص وفق أفضل الممارسات العلمية الحديثة وبما يساهم في سرعة تخرج مهندسين مصريين متخصصين في تطبيقات تكنولوجيا النانو.

4- إنشاء مراكز متميزة في أبحاث النانو تكنولوجي والمواد الجديدة والعمل على تدريب علم وتطبيقات النانو في الجامعات والمعاهد العلمية.

5- أن يعمل في هذه المراكز علماء مصريون حصلوا على درجات الدكتوراه من الخارج في هذا المجال.

6- تكثيف الأبحاث بهذه المراكز في إطار تنافسي بين الباحثين الذين يتم تقييمهم بالخارج وذلك من أجل تنمية قدراتهم البحثية والتقنية.

7- يقوم مركز التميز بتدريب وتأهيل الفنيين والمهندسين المتخصصين العاملين في قطاعات الأعمال الخاصة المهمة

مجال تكنولوجيا النانو.

8- تخصص الهيئة مخصصاً وإدارة في مركز التميز التابع لها بحيث يشغل هذا العلماء الأجانب المتميزين الذين تقوم الهيئة

بمناقشتهم سنوياً.

9- زيادة أعداد البحوث الخارج للمحصل على درجات الماجستير والدكتوراه في مجال التقنيات متناهية الصغر.

10- إعداد برامج سوى للتحفيز والتشجيع والحوار ويتم رئيس الجمهورية وينشئ عنه مجلس أعلى لعطاء متناهية الصغر لأساتذة الجامعات ومراكز البحث لإكتساب التكنولوجيات المشاركة الجادة في بناء مصر تكنولوجياً

المرات البحثية والتعرف على مسار البحوث التطبيقية في وفي مناهج المستقبل.

د- دور وسائل الإعلام:

11- يجب خلق توعية شاملة على المستوى القومي لنشر الوعي بأهمية وعوائد هذه التكنولوجيا على كافة المستويات وفي كافة فروع العلم والصناعة، فقيمة الجهاز الإعلامي تكمن في كيفية خلق إعلام راق يشعروا بقيمة العلم والعلماء لأن البحث العلمي أصبح مسألة من فوس.

هـ- التعاون مع الجامعات العالمية:

1- في ضوء تزايد الاعتماد المالي والتقني متناهية الصغر وتطبيقاتها والتطور المتسارع لنشاطات العلم في هذا المجال

وتحتل على الجامعات المصرية العمل على خلق التعاون العلمي مع عدد من الجامعات العالمية المتقدمة في مجال

التانو تكنولوجياي للإستفادة من خبرتها في هذه التقنيات،

والتعاون مع عدد من الجامعات العالمية المتقدمة في مجال

التخصصين في هذه الجامعات لإثراء محاضرات في مصر في هذا المجال.

2- المساهمة في وضع استراتيجيات واضحة لتقل وتوطين

وإستثمار تطبيقات التقنية متناهية الصغر وتطبيقاتها على

أبدي العلماء والأكاديميين في الجامعات، بالتعاون مع لجنة

الجامعات المصرية وبما يتواءم مع أهداف وبرامج ومشروعات

الهيئة العامة للتعليم العالي للعلوم والتقنيات الحديثة.

3- تنظيم ورش عمل التقنيات متناهية الصغر وتطبيقاتها

في الجامعات والمراكز البحثية في الدول المتقدمة

لتعريف الباحثين والباحثين على التطبيقات المختلفة لهذه

الأنظمة، وتوسيع دائرة التعاون مع الجامعات الرائدة في

والمجال التقني متناهية الصغر.

4- اللجنة إذ تعرض لتقريها على المجلس لأتمل أن تكون قد

وافتت في هذا الغرض، وترجو المجلس المؤرخ الموافقة عليه،

وعلى ما ورد به من توصيات.

رئيس اللجنة

محمد محمد أبو العينين

مد العمل بتذكر السفر الوريقية

على اجتماع الدورة الثالثة والسبعين للجمعية العمومية السنوية للإتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) بمدينة فانكوفر بكندا، حيث قرر الإتحاد مد العمل بتذكر السفر الوريقية التي تصدرها شركات الطيران إلى 31 مايو 2008 بدلاً من نهاية العام الحالي، و يعتبر هذا المدة الأخيرة بالشركات لإستخدام التذاكر الإلكترونية.

أخبار من فووق السحاب

تطوير وتجديد مبنى الركاب رقم 2

أكد المهندس إبراهيم مناع رئيس الشركة القابضة لمطارات وملاحة الجوية بأنه سيتم إجهاد الدراسات الخاصة بإعادة تجديد وتطوير مبنى الركاب رقم 2 ليلازم من المبنى رقم 3 الشق لإحتتمه خلال النصف الأول من العام القادم، وقد تم رصد ميزانية مبدئية تصل إلى 300 مليون جنيه لهذا المشروع، وقد أشار مناع إلى أن مطار القاهرة بمبانيه الثلاثة مخطط لاستيعاب 20 مليون راكب وذلك حتى يكفى عام 2020.

أحدث وسائل التكنولوجيا

قررت شركة ميناو، القاهرة الجوية تزويد المطار بأحدث وسائل التكنولوجيا متناهية أوكية تكنولوجيا المطارات، وذلك بمبادرة إستخدام تقنية بصمات العين والأصابع التطويرية، والتي سيتم تطبيقها بمبنى الركاب رقم 3 عند الإنتهاء من إنشائه في منتصف العام القادم، وقد صرح المطار قاضي فتح الله رئيس الشركة بأن أحد أهم الشروحات هو تطوير نظم المعلومات أوكية مطار القاهرة أحد نظم المطارات في العالم ويتكلف هذا المشروع 21.5 مليون دولار، ويجري تنفيذه خلال 18 شهراً.

ملاحقه بالرمز بين المصرية والألمانية

وقال المهندس حلفد عبد الحميد ورئيس الشركة القابضة لصر الطيران من فإلمانع ماير هوبر رئيس مجلس إدارة شركة لوفتهانزا الألمانية إتفاقية مشاركة بالرمز بين الشركتين على الرحلات المباشرة ومناطق الجذب السياحي، مشيراً إلى أنهما رحلتها داخل ألمانيا وأوروبا وأمريكا الشمالية على رحلات لوفتهانزا.



(حديث شريف رواه الطبراني)

التلوث البيئي... مخاطره وحلول

«المنظافة من الأبرار والإيمان مع صاحبه من الجنة»

ريان هاروق عبد المنعم الصايغ - خبير ومستشار بحري

هؤوس وعدد مجلة ، انترناشيونال ، مايو 2007 المتضمن ملحق عن التلوث النهري في مصر الذي تشرفت بالمشاركة فيه بمقالات طالبت فيه بتنمية وتطوير التلوث النهري اتصل بي أستاذنا عميد بحري . أ. ح متقاعد عبد العزيز أبو قنديل مديدا مخافه من الآثار السلبية على زيادة تلوث نهر النيل ودار بيننا حديث ممتد متبع استعرض خلاله بأسلوبه الهادئ المتقن - وجهة نظره ومبررات وحجتيات مخافه من أجل ذلك - ولاجل ذلك - كان هذا المقال.



اليئة... ما هي؟

• اليئة كما يقول ابن عبد ربه صاحب كتاب العقد الفريد، في كتابه والمجاهة، هي المكان الجغرافي والمكاني والأحيائي الذي يعيش فيه الكائن الحي بما في ذلك الإنسان وأنواع الإجماعي (السياسي) والأخلاقي والفكري المحيط بالإنسان.

• اليئة كما يقول محمد عبد القادر لطفى في كتابه اليئة مشاكليا وقضاياها، هي (الظروف المكانية والجغرافية والبيئية والكيماوية والمحاروي والبحرية والهوائية والنباتية والحيوانية المحيطة بأى كائن حي وهي ظروف ومؤثرات مرتبطة ببعضها ببعض بمعنى أنه لو حدث تغيير فى أى واحد منها فسيفتية تتغير فى بعض الظلم الأخرى على شكل ظلال متسلسلة وفقا للقوانين والملاقات التى تربط هذه الظلم بعضها ببعض).

• اليئة فى النماذج الانطرية Environment (مجموعة الظروف والمؤثرات الخارجية التى لها تأثير على حياة الكائنات بما فيها الإنسان).

• اليئة كما يعرفها علم اليئة الإيكولوجيا Ecology هي: (الوسط أو المجال الذى يعيش فيه الإنسان بما يضم من ظواهر طبيعية) من غزل له سماته وتعالى وظواهر بشرية (من صنع الإنسان) ينظر بها ويؤثر فيها).

• اليئة كما تتكون من قسمين.

- 1- طبيعية تتكون من الماء والهواء والتربة ومصادر الطاقة بكافة سمورها وفى مثل الموارد التى استعها لك الإنسان ليحصل منها على مكافآت حياتية.
- 2- مديدة تتكون من اليئة الأساسية المديدة التى شيد بها وأقامها الإنسان.

• إيجز إلمان ماستر لليئة البشرية الذى عقد فى العاصمة السويدية استكهولم عام 1972 تعريف اليئة بما: (كل شيء يمتد بالإنسان).

• مصطلح مصديق اليئة، يعنى وفقا لتعريف اللورى فى موسوعة كيمياء (السلع أو الأشخاص أو الأرقام التى أو الذين ينظر إليهم كشئ أنهم يسيرون أشمرا أقل وعلاقة على اليئة والبيئة).

• مفاهيم التلوث البيئي

اليئة الطبيعية هي بيئة الله خلقه وانقرض بعضها كما ونوعا وينطفئ حيث نال سبحات وتعالى: (صُنِعَتِ اللَّيْلُ الْبَدَى الْقُرَى كُلَّ شَيْءٍ فِيهَا) (التلوث 88)

وقد أوجد الله هذه اليئة بعطيات أو مكينات ذات مقادير محددة ومصممتا وخمسانا معينة بحيث تكفل لها هذه المقادير ولك الخصائص تميز بين الحياة الملائمة للحياة وفى الكائنات الحية الأخرى حيث لا سبحة وتعالى (وَلَا تُلْوَ عَلَى شَيْءٍ قُدْرَةً تَقْدِيرًا) (الفرقان 2)

ذلك يعنى أن أبيئة الطبيعية فى حالتها العادية دون تدخل من مخلوق أو مخرب من جانب الإنسان تكون متوازنة حتى لا تقصر أو تتغير جودى على أى عنصر من عناصر اليئة (إفسطرب توازنها من العوامل الرئيسية التى تتسبب فى اضطراب التوازن البيئي هو التلوث الذى يعد أحد صير الفساد والذى يتسبب فيه الإنسان عددا أو إمدادا - وهو يرمى إلى الاختلال بين نظم النظم البيئية.

• الملوثة البيئية التلوث البيئي يعنى على أنه: (إنسان مكينات الحياة حيث تتحول هذه المكينات من عناصر مديدة إلى عناصر شامرا بما يقلها دوريا فى صنع الحياة).

• مفهوم اليئة كما يشرحه مهديس ماجد جورج وزير البيئة لشئون

اليئة (الأرقام 5 بيني 2005) يقول: (الظلف على الموارد الطبيعية لا يعتبر فقط من أهم مؤثرات التنمية المستدامة بل من أحد أهم شروط تحقيقها وذلك لأن التنمية المستدامة تتخذ فى اعتبارها التوازن بين التقدم الاقتصادي والتنمية الإجتماعية مع الحفاظ على الموارد الطبيعية للأجيال القادمة وذلك فى حماية اليئة بدعى أن تكون سليمة سليمة).

أشكال التلوث البيئي

ينتج التلوث البيئي - أساسا - من تدخل الإنسان فى قوانين اليئة وأخلاقه وتوازن عناصره ومكوناتها وذلك كأن قنطرة الصناعية والبيئية والظفر الضخمة الكيرة أثرا مدعرة على اليئة حيث تولى الهواء، والماء، والتربة والفضاء

وتقسم مخاطر التلوث البيئي إلى قسمين:

1- مخاطر خارجية:

يرتكز من ظلمات الطبيعة غير الملوثة والملاجة (زلزل - ثورة بركلى - أعاصير - سيل - فيضانات - ظواهر جوية ملاحظة تحمل معها الأتربة والغازات والأواء البيولوجية والإشعاعية للثة الهواء).

2- مخاطر داخلية:

التاجم من صنع البشر على الرغم من إدراكهم لما تسبب من أخطار تهدد أحيائنا (الظلم بشكلها الخفية).

ويشكل التلوث البيئي فى تفرع وتباين أنمطه على ليس لسط واحد وكذا أنمط متدثرة تتواءم مع الظروف (البيئية).

أولا التلوث الهوائى:

يعرف العلماء تلوث الهواء بأنه: موجود أى مواد سائلة أو صلبة أو غازية فى الهواء بكميات تفرى إلى وقوع أضرار فسيولوجية أو اقتصادية أو أتنى مع الإنسان والحيوان والنبات والآلات والمعدات أو تفرى إلى التلوث فى يئية الأشياء، وفى مظهرها ومصلتها الفيزيائية والكيميائية وشدة علاقه من تترك الهواء وتكون كل من الماء والتربة حيث يؤثر كل نوع من هذه الأنواع على التلوث فى أفرع الأذى.

وأهم مخاطر التلوث الهوائى:

• الملوثة الناتجة عن احتراق الوقود الفسرى كالبترول والفحم وبنجاتها.

• الملوثة الناتجة من المخلات الصناعية.

• الملوثة الناتجة من حرق أو إعادة إستخدام النفايات والمخلات الصناعية.

• الملوثة الناتجة من عوادم السيارات التى تتبث بمصحات أكثر من الحديد الحاملة للتلوث عليها حيث شام هذه العوادم بضمنية تصل إلى:

26 % من التلوث بنار أول أكسيد الكربون

90 % من التلوث بالهيدروكربونات

50 % من التلوث بالبكسيد النتروجين

• تسببات تلوث الهواء ومكوناته العديد وغيرها دون أنطية ينتج عنها أترية وإزعاجات خطيرة تتظاهر بترسب أمراضها صحية للمواطنين.

• مع الاحتراق الكامل للوقود نتيجة انخفاض فى كثافة محركات السيارات القديمة نتيجة تشغيلها لسنوات طويلة متتالية، عيرها الانقراضى إلى القاهرة نصف سيارات مصر وربع سكانها 750 ألف سيارة قديمة).

• تسير الاصطبايات إلى أن تساقط الأتربة المعلقة والدخان فى القاهرة (منطقة الدائرى / جنوب التين مكت) حيث مصانع الاسمنت

377 طنا على الجبل الرابع بشورى بينما العمل الدائرى 15 طنا وأبقا لتقشروم المصرية المسوح بها 28 طنا ١١.

• الأتربة الصاعدة من قمارب صناعة الطوب الأحمر المنتشرة فى المناطق الريفية.

• حرق قش الأرز والقمامة والمخلفات والبلاستيك والأشعة وغيرها.

• روائح الفم الناتج من تحلل النفايات وتحورات لينة.

• روائح بعض الغازات والأبخره وأبخرة اللهب الضمنية والمنتجات البترولية.

• العمليات التى الآن فى إيجاز حل لها والتى تسمى لظهورات والغازات والفلترين والماء رجا لأزدهار والتوسع فضلا عن انبعاث الروائح الكريهة التى تركب الأنوف.

• ويؤدى تلوث الهواء إلى:

1- إضعاف كفاءة الجهاز المناعى لجسم الإنسان وإضعاف حيويته وصحته.

2- إشتداد مرض السرطان.

3- إجتباب النفس وأمراض الصماسة والربو.

4- إضعاف عملية التمثيل الفسرى للنباتات مما يولى إلى إفساد نباتاتها الفسيولوجية وإتلافها.

ثانيا، التلوث المائى:

تتعدد مصادر التلوث المائى الموجودة فى العالم فهناك مياه الأنهار والبحر والمحيطات والبحيرات العذبة والمالحة وكذلك المياه الجوفية.

والماء الذى ينظر من كونه عذبا أو ملحا يتلخص فى إلتصاق المياه على سطح الأرض فهو عصب الحياة وأهم مكوناتها ويؤثره تصيب الحياة إن لم تعمل إلى حد الإستعمال وندى سبحاته يتعدى حين يقول: (وَجَعَلْنَا مِنَ الْمَاءِ كُلَّ شَيْءٍ حَيًّا) (الأنبياء 30)

وورد فى هذه الآية بمعان مختلفة كما يمكن الإشارة إلى أن العلم للمعدة اختلرت 22 مارس من كل عام يوم عالميا لقيادها لها من دور فى إستمرار اندم البيئي والكائن.

ويرجع التلوث المائى إلى:

• الصرف الأموى غير المالج.

• الصرف الصناعى (59 نقطة على مجرى النيل) والمنزلى والمخلات.

• الصرف الصحى وهو شديد التلوث.

• الممر الزراعى (80 نقطة على مجرى النيل) بما يضمه من أسمدة كيميائية وبتريجنية ومبيدات حشرية وعادة قتلية كالبرصايات والكروم والنشادر والمبيدة للجودة بضم الحفلات.

• غازات العادم من الماكينات الرئيسية والرفعية بالسفن النهرية والمنازل.

• مياه السفن والمنازل (القمامة).

• الناتج من المياه التى توجد فى جيرة للديكات فى قاع السفن والمنازل (الديكات) لا تحقون من ماء بترولي.

• تسرب زيت التزوين من طلم عوادم السفن والسفن والمنازل.

• تسيل السفن والمنازل سواء أسطحها أو جوانبها خاصة إذا استخدمت مواد كيميائية.

• الأقفاص السمكية الموجودة فى نهر النيل حيث يقوم أصحابها بتفكية الأسماك بفضلات مزراة الدواجن بما يتم من روج الدواجن ببقايا وبخضات الطرية القمامة بهذه الأتربة فضلا عن إلقاء الصيربات القمامة - بعد تنظيفها - كذاه لهذه الأسماك.

تأثير التلوث البيئي .. مخاطره وحلول

• ساركيات خضراء تنمو صمغ العالم والمحار كالكافور والمير، تستحم في مياه النيل والترع والأنواء القرويات بآلاف اللاصق وأردات المياه فيها.

• ويمكن تقسيم تلوث الماء إلى أربعة أنواع رئيسية هي
1- **التلوث الطبيعي**، الذي ينتج خصائص الماء الطبيعية فيجب أن غير مستساغ للاستعمال الآمن مثل إكتساب الرائحة الكريهة أو اللون أو المذاق.

2- **التلوث الكيميائي**، الذي يصعب له تأثير سام نتيجة جود مواد كيميائية خطيرة في مثل الرصاص أو الزئبق أو المبيدات الحشرية.

3- **التلوث البيولوجي**، الذي يعنى وجود ميكروبات أو طليقات كالبكتيريا أو أحياء نباتية كالحالب تؤثر في طبيعة الماء ونوعيته.

4- **التلوث البصري**، الذي هو نوع من التلوث بالفاثات، بصائعا.

ويؤدى تلوث المياه إلى:

• التلوث بالمطبات والبكتيريا والفيروسات يؤدى إلى توالد ديدان البلهارسيا والطفيليات وأنثان لها مضاعفات خطيرة على صحة الإنسان، ويشكل خطورة على الصحة العامة وأزدياد حالات الطفل الكلى والفيروسات الكبدية، مما يهدد بكارثة إنسانية.

• عدم صلاحية المياه للشرب.

• الأمراض الاقتصادية الناجمة عن تدمير الثروة السمكية في نهر النيل والبحيرات المصرية (11 بحيرة يمثل إنتاجها 94% من الثروة السمكية).

• يشير تقرير أكتية المالية العالمية الصادر من مؤتمر المياه العالمي الذي عقد في اليابان (26/23 مارس 2003) إلى أن:

• أزمة المياه في الآونة التي تكمن في بقاء كوكب الأرض،

• إذ لم تكن أن تتناقص مياهاً معطلة من أجل الطلب عليها تتزايد.

• عدت من المياه الملوثة مخلفات بوليت نحو ثمانية أترات من المياه العذبة.

• ويوجد 2.8 مليون إنسان سنوياً يسبب أمراض تتلف مياه الشرب للثة والصرف الصحي بالبلد.

• يقلى في الأقطار (277 نهراً من 50 في أفريقيا) والبحيرات (50 في بحيرة فيبوية 7500 من صنع الإنسان وتفتقر أفريقيا في

أرضها بحيرة جافة 11 في مصر) يقلى فيها ما يتراوح بين 300 إلى 500 نهر يربط من مخلفات المعنفة والسائلة والصامة والمخلفات الأخرى.

• يشير تقرير التنمية البشرية لعام 2006 الصادر من برنامج الأمم المتحدة الإنمائي إلى أن:

• يموت 1.8 مليون طفل أقل من خمس سنوات كل عام بسبب المياه غير النظيفة.

• يقضى 1.8 مليار إنسان في العالم من عدم توفر مياه الشرب النظيفة.

• يقدف 2.6 مليار إنسان في العالم مرافق الصرف الصحي.

• أمام أسس التقدم البشرى من توفير المياه النظيفة وتصريف المياه المستعملة وتوفير الصرف الصحي.

ثالثاً: التلوث البيئي

يقول الدكتور عثمانى: «زُهرَ أُنْدَى سَحَرُ أُنْجَرٍ لَأَكْأَرُ مَنَهُ لَحْمًا طَرِيًّا» (الضاحك:4).

تحقيق في ذلك يعتقد عليها الإنسان في غلظه.

وأكدت الحربى كما يعرفه تذكور على مهران هشام (مجلة العلم مايو 2006)، «هى تغير كيمى أو كيمياء مكونات الجبال إلى في الصفات الكيميائية أو الفيزيائية أو البيئية لتتغير البيئة

البحرية ويرتفع معدل التلوث في البحارة على في المحيطات لأن حركة الأمواج والتيارات البحرية بها أقل معدل وصول للملوثات الصلبة في

المياه الملوثة (الجدر الميت - قزوين) كليه الجدار شبه المثلثة (الجدر للنسب - الأحمر - الخليج العربى).

ويؤدى التلوث البحري من:

• قيام بعض ثقلات البترول بالقاء الماء المستعملة في سفنها.

صهاريجها في أعالي البحار أو قباله سواحل الدول التي ليست

لها ترسيمات قانونية لحماية بيئتها البحرية ومطبخها الإقليمية.

• قيام بعض الثقلات والسفن بتصريف مياه التبريد (الصهاريج) الباردة مباشرة في الشحانات الصب في البحار والمحيطات.

• قيام بعض السفنات والتصاريح بصرف مخلفاتها ملها بموت بعض

السمكيات في منطقة أبو قير - شال - رابو قير للخدمة والصناعات الكيماوية - الأديلة الورق - قبا للأغذية المخطوة - الشرق للكتان -

العربية قزل والتسميع) بصرف مخلفاتها من طريق مصرف العامة

التي يصعب في خليج أبو قير على البحر المتوسط.

• التلوث بالإشعاع الذرى وبتى من السفن التي تصل بالطلقة النووية أو تحمل مواد إشعاعية أو نفايات نووية.

• مياه البحارى الناتجة من صرف البحارى في الجدار وتسيب

انتشار التلوث العضوى البيولوجى الذي يؤدى إلى الأمراض بطريق مباشر كالسباحة في مياه ملوثة أو تناول الأسماك وأحبارها الملوثة

أو بطريق غير مباشر مثل الركون الاقتصادي والتلوث السلبى على

النشيطات الاقتصادية والتزويجة لبيئة البحيرة.

• تلوث الإصحائيات إلى أن هناك 8940 سفينة تقطع قناة السويس

للبحرية سنوياً وتساهم بكم لا يستهان به من مشاكل التلوث بالزيت.

• تلوث الإصحائيات إلى أن هناك أكثر من 20 سفينة

تستحم خليج السويس سنوياً (قناة السويس - خط الأنابيب سيويد (البر).

• تلوث الإصحائيات إلى أن ربع كميات البترول التي تنقل بحراً

عالمياً يمر بإقليم الإقليمى المصرية (117 مليون طن خام يمر في

خط الأنابيب سيويد (عين السفة - سيوى كبر - 36 مليون طن خام ويتوسطه عن قناة السويس).

• تلوث الإصحائيات إلى أن البحر المتوسط أعلى بدار العالم تلوثاً

ويرجع ذلك إلى:

1- طبيعة هذا البحر حيث يطله المحيط الأطلنطى فتحة ضيقة

(ضيق جبل طارق) فلا يجرى فيه مياه ديرة المياه بطيئة.

2- كثرة ما يصرّف إليه من مخلفات الصناعة والصرف الصحى من المدن الواقعة على سواحه (120 مدينة) فضلاً عن الثلاث

والسفن البحرية فيه.

رابعاً: التلوث الخطي

تلوث الخطي أكثر أنواع التلوث شيعاً وأشدّها خطراً على البيئة

بوجه عام وأشدّها للملّة بوجه خاص.

ويرجع التلوث الخطي إلى:

• غرق ثقلات البترول المحملة بالنفط (الثالثة تروى كاتيون عام 1967)

• حدوث تسرب أو إنفجار وإلحاق أضرار بالبيئة النشيطات ونضات التفتيق

من نتائج التلوث (أحفل شمس على بطح البحر في 1983)

• حدوث تآكل Corrosion على خطوط أنابيب البترول

البحرية تحطم منصات الأبار نتيجة العواصف أو اصطدام

التلوث بها.

• قيام مراكب التلويج ومعالجة البترول الخام والصناعات البترولية

والبتروكيمياوية الطلقة على المسطحات المائية بإلقاء مخلفاتها في

المياه البحرية - دون معالجة ذلك ثقلاتها الملوثة عززت البترول

ومستفاته.

• قيام بعض ثقلات البترول أثناء عملية التفتيق بن قسط

في مياه تآكلت البترول بفسل صهاريجها وتصريف مياه

الفصل الحفوية على بقايا نفطية في أعلى البحار التي يجرىها

لكد البترول إلى السفنات فتلوثها مما يؤدى إلى إزاحة المصاطين

والتلويج على السباحة البحرية.

• تغير التلويج البيئية في مساهمات البترول والمثل الطبيعي

ورتلثاتها الجردت سقوطها على الأمطار بد ذلك في مياه البحر.

ويؤدى التلوث الخطي إلى:

• التلويج في فترة محلات الحفلة والتفتيق - في منطقة الخليج

العربى مثلاً - حيث أن معظم دول الخليج باستثناء إيران والعراق

تعتمد بشكل رئيسى على تلمية مياه الخليج كمصدر رئيسى لمواردها

المائية كما أن المصانع القائمة على سواحه تعتمد في تبريد أجهزتها

على ذلّة المياه كما إن أن ثقلوت ذلّة المياه يؤثر في فترة عمليات

الطليقة وتيرة تشغيل المصانع.

2- **التلويج على الثروة البحرية** والحيات البحرية والاسفنج والاسماك التي تعيش في هذه مناطق حيث أن البقاء النشيطه تتزعم

بذل حرارة الشمس من الوصول إلى الأمطار.

3- **التلويج على الطيور البحرية** حيث يؤكل طيراتها أو غطسها في

الماء كونه خليطاً لزجاً خائفاً مما يدخل بموتها.

4- **التلويج على الكائنات البحرية** من المياه والضرورى للتنسج

الكائنات البحرية مما يؤدى إلى موتها.

5- **التلويج على التوازن الحرارى للمياه** وعلمية التبريد وزيادة سخونة

الماء بما يتسبب على سرعة نمو الأحياء المائية.

6- **يؤكل النفط على مواد صلبة ومكونات سامة تقتل الكائنات**

البحرية عندما تقيم بمناقصها وتزعم العوائل البحرية وذلك يعنى

حرمان الأحياء المائية والحيوانات البحرية من المصدر الرئيسى

لغذائها كما تؤدى إلى عرقلة توالد الأسماك والفضاء على صهارها.

7- **يلدق الفخار** إلى عشرة جرافات ط من النفط في متر مكعب

واحد من مياه البحر كاتية قليل يمسك الموجد في هذا المتر

كالمس.

تأثير التلوث الإشعاعى:

تشكل الأشعة الناتجة من المخاطر النووية وإشعاعاتها وثقلاتها

والتفتيرات النووية والأخطار الناتجة من المفاعلات سامة لتلويج

المطلة والانتشار الواسع لبعض الصناعات الكيماوية التي لا تراعى

مقام نظم البيئة ضد الأخطار تهدد البيئة والكائنات الحية وغير

الحيه.

وتلوثها الاشعة بتركيزات ومخاطر كثيرة للإشعاعات النووية منها:

1957 حدث حريق في مفاعل مستيل البريطانى

1961 حدث انفجار في مفاعل ايدامو التجريبي الأمريكى

1969 تسربت إشعاعات نووية بمستوى عال من مفاعل سويسرى

تحت الأرض

1974 تفجر أحد المفاعلات السوفياتية قرب بحر قزوين

1979 انصهر مفاعل شوب مايل لاند الأمريكى كما تسرب

البروتينيوم المنضب من مصنع نووى في تنسى الأمريكية

1986 انفجر أحد المفاعلات الأمريكية في أوكلاما

سادساً: التلوث الصوتى

القيود الصوتى - أو الضوضاء كما يطلق البعض - أو سببها - هو

الضجيج المستمر في أشكال حركة المجرات الصوتية كما تتجاوز

شدة الصوت للحد المسموح به للصوت.

ويؤتى التلوث الصوتى من:

• الضجيج والزيج والضوضاء والأصوات العالية بلا ضابط ولا

زابط.

• كالمكينات السيارات.

• الميكروفونات المستخدمة في الأفراح والماتم مع بعض الباعة

التجاريين.

• مكبرات الصوت والمساجد.

• والأصوات والصياح الصادر من لبس كركة اللدم في الشوارع

والجارية كل ساعات الليل والنهار.

• الأصوات العالية الصادرة من الراميات والكاسيات في القامى

والنائل ويصاحف القتل الضام والسوفيين ومخاطر بيع الأشرطة

والكاسيتات وتتساقط كل ذلك في أذن الإنسان فيصاب بالتهور

والصمم والاراق والزعاج ويؤثر المزيج والطلب والمثل وكهنا

انتماعاً للتلوث الأصحاب إلى ثقل إلى بالاضمان - إذا أكن قد

من مصدر الضوضاء ويؤكل العالم المسموح به من أهم

أسباب التلوث المزاجى الذي يشكو منه كثيرون في المصير الحديث

هو تعرضهم لضوضاء المجرى للثقلات بصيرة مستمرة.

القيمة فى العدد القادم

الاتجاه المعاكس

بى رغبة صادقة لأن اعبر فى العمر طريقاً آخر .. بى رغبة حقيقية لأن انسلخ من هذه الأزمة وأحول اتجاهى شراعى .. أوقود سفينة أيامى فى اتجاه معاكس ... هرطقاً بالقوارير يا سادة .. يا عظماء .. يا قوامون .. لمن يظلم المرأة ويكن ظلم نفسه؟! لقد امركم نبيكم صلى الله عليه وسلم أن تستوصوا بالإنساء

خيبراً .. فهل فعلتم؟؟؟

حرم الله الظلم على نفسه وجعله بين العباد محرماً، والله لا يحب الظالمين، ولا تحسب الله غافلاً عما يعمل الظالمين، وكل من هذا فكأن من ظلم نفسه، ومن ظلم نفسه فقد ظلم الله، على جانب من الظلم يقع على فئة كبيرة فى المجتمع، وهذا الظلم القديم يتجدد، لكن يصور وأنماط تختلف فى شكلها وربما اتفقت فى مضمونها، إنه ظلم المرأة فقد ظلمتها الجاهليات القديمة، وظلمتها الجاهليات المعاصرة، ظلمت المرأة من قبل الأباء، والأزواج، وتقدم من قبل الصحبات والحاسدات، بل وظلمت المرأة من قبل نفسها أحياناً، ظلمها القناعات الوافدة، والمبادئ والتقاليد البالية، ظلمت المرأة حين تمنع حقوقها المشروعة لها، وظلمت حين جعلت من الحق ما ليس له، إنها المرأة وأشكال من الظلم لابد أن تكلف شيئاً منها، ونخلص إلى عظمة الإسلام فى التعامل معها وبشأن حقوقها، واتصلنا إلى أشرفه إليها.

أول إن ظلم المرأة قديم فى الشعوب والأمم المختلفة فهى عند اليونان كانت ذات روح، بعد يعطونها سيك الرت على بدنهن، ويربطن بالآلات، وكانوا يربطون اليدوين بذيول الخيل ويرسعن بهن حتى تحزن، والمرأة عند الفراعنة من المصريين من السوء بحيث يعلق لوزيها أن ينفذه وهى على رءم ولم تكن المرأة الهنود بعيد من ذلك، إذ يرون الزوجة يجب أن تكون مع زوجها، ومن تحرق معه وهى على ذلك، وكذا المرأة فى الشرق على أنها يجب أن تكون مع زوجها، بل وتحمى بكمها بالوت، أى يتمنع بالجاهلية، بل وتمن كل امرأة بأسند من ذلك عند اليهودية المعاصرة وكذا المسيحية، فهى عند اليهود لينة البهائم، أغوت آدم، ولذا أصابها المصيحس أن تجالس وتزاول، ولاتنامى رجاء حتى لا يقتنصن، كما أعلن المصيحس رجساً قديماً إن المرأة باب الشيطان وإن العلاقة معها رجس على ذاتها، ومن حجابها حين إلى حجابها القديم، حين كانوا يتشاورون يبولدها حتى "تؤثرى من سوء ما يُشر به أُنثىة على من أُم سُرع فى التراب" (النحل من 39)، بل شديد القرآن على بادن وهن أحياناً "وَأَمَّا الزُّبُرُ فَوَيَحْيَىٰ سَلَكْتُ يَوْمَئِذٍ نَدَبًا لَّكُلِّ نَكْرَةٍ (9)، وَهِيَ تَمْشِي وَتَقُولُ لِي مَرَأَتِي وَهِيَ جَهَنَّمُ، وَكَأَنَّمَا يَشَاغُ الرَّجُلُ الْفَاحِشَةُ لَهَا لِحَابِلَاتُ الْمَدْرَةِ حِينَ ظَلَمَتْ بِاسْمَ مَحْذُورِهَا، سَلِمَتِ الْمُؤْمِنَةُ الْفَاحِشَةُ وَأَسْتَمَدَتْهُ لِيُسْرِ، وَتَعْدُو إِلَى كِرَامَتِهِ، وَتَقْتَرِفُ وَأَخْرَجُوا مِنْ حَضَنَتِهَا إِلَهُ فِي وَحْشِهِمْ لَذَّةَ الْأُفْعَى، فَهَامَتْ عَلَى وَجْهِهَا تَسْوَلُ الدَّانِثَ الْفَتْرَةَ، رُبَّمَا كَسَحَتْ وَأَقْلَقَتْ حِينَ ظَلَمَ مِنْ وَجْهِهَا سَلَامَ رُبَّمَا سَدَحَ فَخْذَاهَا مِنْ لِيْظْمٍ إِلَى مَشْهُودَةٍ وَحَامَةٍ أَجْرَى، هَذَا الْإِسْلَامُ يَنْصِفُ الْمَرْأَةَ وَيَصِلُهَا بِخَاتَمِهَا، وَرُسْمُهُا إِلَى هَذِهِ الْوَجْهِ رُقِيَّةَ الْحَيَاةِ، لِيَصِلَ لَهَا حَيَاةُ السَّامَةِ فِي الدُّنْيَا وَالْآخِرَةِ وَكَأَنَّ الْمَصْطَفَى (صَلَّمُ) عَلَى حَقِّهِ الْمَرْأَةَ، رَل حَرْجٍ فَقَالَ "لَهُنَّ أَمْرٌ حَرْجٌ مِنَ الصَّغِيرَاتِ الْمَرْأَةُ" "رواه أحمد

البيهويون اليوم بحضارة الغرب وقيمته، وحطوا من قيم حضارتهم جاءت شهادة المصنفين من الغرب تكذب هذا الإدعاء وتثبت أن إصلاح المرأة فى الغرب إنما تم بعد استحكاك المسلمين فى أسياها (الأنلسن) بالغرب، وفى هذا يقول (مارسيل بوارار) "إن الفراعنة المسلمين هم الذين علوا مسمى أوروبا - عبر أساليب- احترام المرأة"

إننا فى قترات المراهقة الثقافية ننسى أصولنا، ونتبره بما عند غيرنا، ولكن اعتراض القوم تعيد إلى معصنا التوازن، بما تعد ظلم فئتنا، من بعض أبناء جليتنا، ورده البعض فى ثقافتنا وقناعتنا، وشعوه وضع المرأة عندنا من قبل أجدادنا، ونظلم الإسلام السلفية معززة مكررة موقرة لها الحقوق ما على الإسلام عزيزاً، ويظل المسلمون أبايها المرأة ما داموا متمسكين بالإسلام، وكما نعرف الإسلام، أو نحرف المسلمون عند الظلم أمامه بصورة أو أخرى، وهذه صور من ظلم المرأة للرجس بها، وبالجملة، فهى ظلم من تستخدم سلمة بحصية الدعاية والإعلان، وظلم المرأة حين ترع على عمل لا يتقدم مع أفتتها أو يترع على من مجتمع الرجال تظلم المرأة حين تقصرون بغير حق، أو يتربكا الشطيط بدون أى وجه على فيكتسب ما عليها مصام الأمان، ولعلنا نرى حبيسيت أحوك وهى بسك أذى أو تضلل أذى سبب، أو يتعرض بها جنسياً، أو تنقص، أو يجرمانها من الجاهلية الزميمة السعيدة، ظلم المرأة حين يسلب حياتها ويمنعها عن العمل، ويوسننن برحها وأفرادها، وتضرد بزنة عابرة، وأشكال وأصايع زائلة، وظلم المرأة حين يقصر الرأى أو المجتمع فى تربية، وظلم المرأة حين تعرض المرأة لاضطلال المادية والمعنوية، من أثر ظلم الرجال إلى خالده لست بخالد.. تظلم عندما تمنع من العمل أو تزوج بغير إندنها وبين لا ترب أو تمنع وتسنن بين تكبر، ظلم المرأة فى ولدها، وقد ظلم المرأة من الغرب الناس لها، ظلم المرأة بغفرتها، وظلم المرأة إضفاء سرها لاسيما فى دول الغرب والشرق، وإن من شر الناس عند الله منزلة يوم القيامة الرجل يفضي إلى امرأته وتفضي إلىه ثم يشر سرها" (رواه مسلم/ 1437). وظلم المرأة حين يعتدى على مالها بغير حق أو يعتدى على حجابها بجنايتها باسم التحضر.

تقدم صور ظلم المرأة حين تقصر فى طاعة الله، وترتكب المحرمات وتنتهك الأوقات وتضلل فى مهتها، وتكون الأزياء واللحية غاية سراً، أو تجد نفسها فى كربة من الفضائيات الساقطة وظلم المرأة حين تهتم راسهاها الخالدة وتضصرف عنها عن الخالق الذى إلى عبادة الله، والشهوات ولأن من اعظم ظلم المرأة أن يكسبه الحياة الحق بالباطل ومعتدلين الحسن والقيح، ويصور لها الحياة والسفة بالرجعية والتصرف على حصرها لها السطور والاضطلال بالبدنية والاتناح والتحمض، وكما ظلم المرأة حين يقال لها أن من دعائى أبوا، أو يكلفها أبوا، أو يطلق عليه زوجها ووللى فى ردها أن (الولامة) القرآنية شرف وتبعية، وأن عدم أن تكبح لتتخلص من نفقة الآخرين وبماهم ظلم على أن أصبح التكاليف على شرف، فى ذهن أخصنا من الرجال والمرأة تراهم يظلمون لها بأنهم يعطونها من كل حيز، تدارك المسكنة علوت متفانية أعباءها لتجرحى ووجاهتها الأسرية للقمة فلا هى ثم حانية ولا مربية ولا ترحى ولا زوجة

كالمرأة .. عزيزى القارىء زوجة كالمرأة أزواج الحق الاتى من الزمن العويل خلف وأيس لرجال اليوم يا سادة يا عظماء يا رجال يا قوامون

لأنك قبل ظروف الفارقا فى الويل فلا يمكن بحال قبول ظروف امرأة مسلمة قال لها خالفتها:

"وَقَرْنَ يَٰ نِسَاءَ لِرَبِّكِمْ وَتَارِبِكُمْ رَبَّرَ الْهَامِلَةِ، وَأُولَئِي أَعْلَمْنَ الصَّلَاتِ وَاتَّيْنَ الزَّكَاةَ وَأَطَعْنَ اللَّهَ وَرَسُولَهُ إِنَّمَا يُرِيدُ اللَّهُ لِيُذْهِبَ عَنْكُمُ الرِّيسَ أَهْلَ الْبَيْتِ وَيُكَمِّلَ تَقْوَاهُمْ (الأحزاب: 33)، ومن الظلم الواقع على المرأة إلى الظلم للمسلم المرأة فحة ودهى وبها يفتل لبعض النساء إندنا مطلوبات وهى وأيس

أول كذلك، لكن تشويه وتزوير وتقصيل وضاع وبه ذلك 1 - الدعوى بأن الله المرأة فى بيئها ظلم لها، وبهذه مخالطة تكذيبها انصوص الجيمين فى القرآن قوله تعالى: "وَقَرْنَ لِرَبِّكِ" من السنة قال (صالح)، "قد أدن لكن أن تشرعن لوانتسكن" (رواه البخارى/ 5237) قد قرنه "قد أدن لكن" فى الأصل الواقع على البيت، والفروج إندنا فحة، ويشهد بجوها الفريسيين ويقول أحدهم (جاء رابر) "مكان المرأة الصحيح هو البيت، ومهتها الأساسية هى أن تنجب أطفالاً"

2 - الادعاء، بصير مسمى علم المرأة حرج منها، وكما نغلل عن موانع العلم، وبطاعتها، على من صحيح الجاهلية عن علم رضى الله أن فطنتها، وبطاعتها، على الله اشتكتنا على من رضى ما تلحن فكمها أن رسول له (صالح) على بسى مقل شاك خادى مقل ولفه، فذكرت (بك) لئلا تلتفت (أ) جاة أنشئ (صالح) ذكرتك ذلك غائبة لَه فَاتَتْ وَكَذَّ تَحَلَّتْ مُضَاجَعَةً فَهَذَا لِقَوْلِهِ فَقَالَ عِزَّى وَخَدْنِي بِرَدِّ قَدْنِي عَصْرِي فَقَالَ لَا أَدْرِكُكَ عَلَى خَيْرٍ مَّا سَأَلْتَهُ وَنَحْنُ حَرْجٌ مَّا لَكِ مِنْ خَادِمٍ إِنْ أَذْنَعْنَا مُضَاجَعَتَكَ فَكَّرَا اللَّهُ أَرَبَاتِي وَتَلَوْنِي وَشَدَّ فَإِنَّ تَلَوْنِي وَسَبَّحًا كَأَنَّ وَتَلَوْنِي فَإِنَّ كَأَنَّ مِمَّا سَأَلْتَهُ، فهذا خير لك من خادم، بل تستعصم المرأة أن تليل إندنا خير من فاطمة، أو يقول رسل إنه خير لهذا العلم السورى البنى.

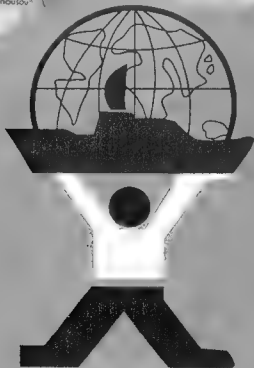
3 - حين ندعوى العلم على المرأة القول بان التعدد ظلم لها، وكما شوه صورة التعدد بالشروع، (إن التعدد فوق أن امره على رياسى لى لى لى لا موعة أن يكون علم للغير من أى شرجى رطل مضوي لافن، لا يكتسبها ما غالب كمن فى البيت، مقل وتكذب روع فإن جُكَمَ لا تُكَلِّمُ فَهَذِهِ (النساء من 34)، والقدس عوع على الطلاق على حق طقم الزوج من مرضها، أو طلاق ما طقم طاعة رضى لها، فلا خيار فى هذه العالوت أن نوحوا، إلا الطلاق أو اتعدد؟

4 - ويؤمنون كذلك أن دية المرأة نصف دية الرجل حيف عليها، وتصفون وتساوون حكمه العظيم الشخير بجماعة الرجال المال العينة الواجبة عليهم، ومن دناخ ادعاءى علم الإسلام لا يقول له إلا جاهل أو مغرض أو فى قلبه مرض، ولا فقهامة الأبدنين والأقرنين أن ليس شمة ظلمت مصل المرأة كما أنصفها الإسلام، وأيس شمة شوبت معامل المرأة وبسمنت حقوقها كما أحسنها المسلمون، وصلى الله وسلم على نبيينا محمد،

MITCHELL JR. SERVICES

- * Support Commercial Vessels calling on Egyptian ports
- * Dispatch Cargo (Loading / Discharging)
- * Ready to replenish bunker - luboil

The main function is saving time for shipowners, as well as protecting their interests and providing financial assistance



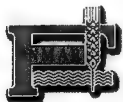
Mitchell JR. Co. Egypt

PORT SAID HEAD OFFICE : Memphis & Babil Street, P.O. Box : 1217
Tel.: 20 66-228 590 - 338591 /2/3/4 - Fax : 2066 - 235 508 - 338594 - Tlx: 63157 LAMIUN

Email: mitjrson@idc-e.net eg
mitjrson@hec-online.com

U.S.A.-BRANCH: Tel.: 001- 410-5869548 & Fax: 001-410-5869549

شركة فينمار للملاحة



FINMAR SHIPPING CO. (S.A.E)

"MOUSELHY BROS."



معدن



YANG MING LINE

● خط منتظم يعمل بين ميناء بورسعيد
وموانى الشرق الأقصى وأوروبا وأمريكا



□ خط منتظم يعمل بين موانى حوض
البحر المتوسط من وإلى الإسكندرية

المركز الرئيسى : ٣ شارع فرناند ماداه / المسلة / محطة الرمل / الاسكندرية

٤٨٧٢٥٠٠ / ٤٨٧٣٠٧٨ / ٤٨٧٣٩٥١ / ٤٨٦١٢٣٩

٥٤٤١٨ / ٥٤٦٣٠ تليكس - ٤٨٤٧٢٦٦ / ٤٨٤٠٧٥٧ فاكس

فرع بورسعيد : ٠٦٦ / ٣٣٥٩٨٨٥ - ٠٦٦ / ٣٣٥٩٧٧٥ فاكس ٠٦٦ / ٣٣٣٦٦٤٥

فرع دمياط : تليفون وفاكس : ٢٩٠٢٢١ / ٢٩١٢٢١ / ٠٥٧

القاهرة - السويس

الجمعية البحرية المصرية



قامت الجمعية في إطار نشاطها بتنظيم ندوة بحرية يوم الأربعاء الموافق 6 يونيو 2007 بالأسكندرية موضوعها:

(قواعد التأمين وتقدير التعويض في الحوادث البحرية وتحديد المسؤولية)

حاضر فيها السيد/ مارك جولي خبير التأمين والتعويضات بالملكة المتحدة والأساتذة/ عاصم محمد نصير المحامي بالقنصل وغيره الحوادث البحرية يكتب اليه محامون. وقد شارك في الندوة السيد اللواء/ مجرى مختار عامر رئيس قطاع النقل البحري الذي ألقى كلمة عبر فيها عن سياسة هيئة السلامة البحرية التي يرأسها وأهدافها المستقبلية. والتي أقرها البرلمان محمد عبدالقادر العقاد سكرتير غرفة ملحة الإسكندرية كلمة الغرفة والتي طالب فيها بضرورة العمل في إطار موسوعي للإرتقاء بثقافة المجتمع الإقتصادي من حزم الضمان التأمينية والتغطية المختلفة للحوادث والمخاطر والتعويضات وإبراز التطوير التي تخضع له هذه الخطوط حالياً.

وقد حضر الندوة ممثلي شركات الملاحة السعودية والشركات المصرية ورجال الأعمال وكانت أهم توصيات هذه الندوة:

- 1 - تتبنى الجمعية البحرية المصرية مشروع قهوى يهدف إلى وضع إستراتيجية للتعامل مع أزمات/ حوادث النقل البحري خاصة إلیها مصر (في حالة تكرارها) والعمل على تقليل الخسائر التي قد تتجسس عنها وذلك بعد مقترح تحت رعاية السيد وزير النقل. ويشترك فيه ممثلين من الجهات المعنية بالأمر والعاملين بمجال النقل البحري.
- 2 - التفاوض بين الممارسات الدولية الخاصة إلیها مصر (في حالة تكرارها) والعمل على قانون التجارة البحرية والبحرية وأوجه الفراغ التشريعي الحالي وما يلقى إليه من مخلف قانونية تؤثر على سمعة مصر عالمياً.
- 3 - تبسيط العلاقة مع نواحي الحماية والتعويض الأجنبية الموزن لديها على مسئولية

ملاك السفن لا لها من أثر إيجابي وفعال في حل المشكلات الناتجة عن الحوادث البحرية والمنتملة في سداد التعويضات إلى الجهات المعنية التي تتعامل مع السفن (هيئة قناة السويس - جهاز شئون البيئة - هيئات الملاحة - شركات البترول - الأفراد) أو أصحاب البضائع في حالة نقل البضائع أو الركاب.

4 - دراسة القواعد والأنظمة والمعارف والإتفاقيات مع المراتي بحيث تكون المساهمة واضحة بالنسبة للأضرار التي قد تسبب بممتلكات الميناء والعمل على تظليل الأضرار عن تقدير التعويضات.

5 - ضرورة إلتزام الوائلي ومقدمي الخدمات بمعاييرها وقواعدها لضمان أمنها لتعويضها

6 - مراجعة أنظمة التأمين على الكوارث حيث قد تعهد بضمان دين وجود أمل في التعويض من خلال المطالبة بها.

أصبحت إنتشاطات الجمعية البحرية المصرية والتي أجريت يوم 30 مايو 2007 عن فؤاز المذكورين بعد بالتركية وهم:

الوكيل/ أحمد عبد الصلح محمود لواء/ مجرى/ عصام الدين على بدوي

الاستاذ/ حسن الشهاب الاستاذ/ عمرو منيد الديب

الاستاذ/ محمد سعد محرم

تنظم الجمعية البحرية المصرية ندوة عن البضائع الخطرة وكيفية تداولها وذلك مساء يوم الأربعاء الموافق 11 يوليو 2007 بقاعة المؤتمرات بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا بميامي وبحاضريها المهندس دكتور/ محمد سعد محرم خبير البيئة المعتمد، ويدير الندوة الدكتور أحمد عبد الصلح رئيس مجلس إدارة الجمعية

زيارة وفد معهد الكويت للأبحاث العلمية إلى جمهورية مصر العربية (18 - 21 يونيو 2007)

وفي هذا الإطار فقد تمت تحت رعاية معالي الوزير وفي مكتبه التوقيع على إتفاقية التعاون العلمي بين كل من معهد الكويت للأبحاث العلمية والهيئة القومية للإستثمار مع البعد وطعم القضاء المصرية بشأن التعاون في مجال المعلوماتية لدراسة القضايا التقنية المستخدمة في البلدين، وقع الإتفاقية مع معهد الكويت للأبحاث العلمية الدكتور/ خالد الجبلي مدير عام المعهد بالكويت وعن الجانب المصري الدكتور/ أيمن السليماني رئيس الهيئة.

وتتبعاً لتوجيهات صاحب السمو أمير البلاد في ضرورة العمل على إضفاء نقليات إستقلال العلاقة الجديدة للكويت، فإن وزارة الوفد الكويتي سوف تفضل زيارة هيئة الطاقة الجديدة والمتجددة بمدينة نصر لدراسة إمكانية التعاون بين الجانبين والإحاطة به من وصلت إليه مصر في هذا المجال كذلك تشمل الزيارة الإلتقاء مع قياد البحث العلمي في الكويت معاً البحث العلمي حيث سيتم التعرف على الخبرات البحثية المصرية والتي يمكن التعاون معها لاسيما في مجال تقنيات النانو وتطبيقاتها المنتمية في مجال الطاقة للتجديد.

وتتضمن زيارة الوفد الكويتي للقاءه أيضاً بزيارة مركز المعلومات ودعم إنتاج القرار بحسب الوزير، حيث سيتم التعرف على خبرة المركز في مجالات متعددة وإمكانية الإستفادة منها لاسيما في مجال إدارة الأزمات ونظم دعم القرار وأبحاث الدراسات المستقبلية.

وسوف ينهي الوفد الكويتي لالتحقه معمر بالإلتقاء مع قياد التعليم والبحث العلمي بمجلس الشعب المصري.

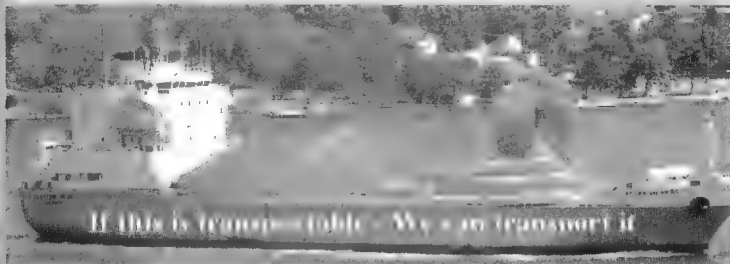
توطيد لأواصر التعاون المشترك في مجالات البحث العلمي وإتفاقيات التفاهة، وتقنيا لتجارب السامية لصاحب السمو أمير البلاد، الدكتور/ ومختاراً لزيارة صاحب السمو إلى هذه الأمان لتتبع العلاقات بين كل من دول الكويت وجمهورية مصر العربية.

وتطفا على زيارة معالي الأستاذ الدكتور/ هاني هلال وزير التعليم العالي والدولة للبحث العلمي للعرض لدراسة الأبحاث ومباحثاته التي أجراها خلال زيارته مع قيادات معهد الكويت للأبحاث العلمية في الفترة من 2 إلى 5 يونيو 2007.

فقد وصل إلى القاهرة وفد معهد الكويت للأبحاث العلمية لإستكمال مباحثاته التي بدأها في الكويت مع معالي الوزير وإقيادات البحث العلمي في مصر، ويتكون الوفد الكويتي من الدكتور/ ناصر العوضي مدير عام معهد الكويت للأبحاث العلمية بالكويت، ويوسف سلطان مساعد المدير العام والدكتور/ محمد الجبيلي المرفوع على مركز المعلوماتية بالمعهد.

وقد إستقبل معالي الوزير الدكتور/ هاني هلال بمكتبه صباح اليوم الوفد الكويتي حيث تم إستكمال النقاشات حول الموضوعات الرئيسية الآتية:

- 1 - توطيد التعاون بين المعهد والهيئة القومية للإستثمار مع البعد وطعم القضاء
- 2 - التعاون البحثي في مجال الطاقة للتجديد
- 3 - التعاون وتوطيد الجهود في مجال تقنيات النانو
- 4 - تبادل الخبرات في مجال إدارة الأزمات ونظم الإنذار المبكر



Egypt's fully integrated transport group offered through three divisions

Service:-

- Egyptian Container Line Logistics
- Naggar Shipping Company
- Alexandria Superintending Company

info@egyconline.com
info@naggar.com
alexsupco@naggar.com

Ship Owning

- NSC Chartering
- Egyptian Container Line

Technical

- Damietta shipping & marine service Co.
- Norna Shipping Corporation (Ship Management)
- Dan Reefer (Cold Chain Managers)
- Naggar Engineering (Ship Repairs)

*Your Cargo is in safe hands. We are committed to Quality, service speed & efficient cargo care.
Through a team of dedicated professionals*

And

**IT IS ALL UNDER ONE ROOF
CALL US FOR MORE DETAILS**



ECL Logistics

A Member of A.K. Naggar Group



Norna Shipping Corp. (S.A.E.)

Head office: No. 20 . Patrice Lumumba Street, P.O. Box 622 Latina District, Alexandria 21131 - Egyptian,
Tel.: +203 3906000, Fax: +203 4890122,

Email: info@egyconline.com / info@naggar.com / chartering@naggar.com

Cairo Office : No.37. Baghdad Street, Cairo - Egypt . Tel.: +202 2917360 . Fax: +202 2917336

www.egyconline.com

www.naggar.com

A. K. NAGGAR GROUP

The Transport Professionals of Egypt

تنمية القدرات الذاتية للأفراد وأشرها في إحداث

بقلم محاسب سعيد رجب شرف، الخبير المالي والإقتصادي

لا شك أن الإنسان هو حجر الأساس لأي مجتمع ولابد أن يعد الإعداد الجيد الذي يجعل منه قوة اقتصادية منتجة لنفسه ولأسرته ومجتمعه والعالم، فالتمنية الشاملة الراقية تبدأ دائما بساحة التنمية البشرية، لأن جودة العنصر البشري هي أولى المخالات التي يتطلبها نظام الجودة الشاملة في النظام العالمي الجديد الذي يقوم على المعرفة الكونية - كما أن جودة العنصر البشري تلعب الدور المحوري في حضارة المعرفة الجديدة أي حضارة العقل والفكر التي تجسدت أخيرا.

الأقل من الممارسة والعمل على تنمية موهباته أولاً بأول سواء بالصفوف أو دورات تدريبية أساسية أو متقدمة أو الموصول على شهادات أعلى في تخصصه .

5- **الجودة الشاملة:**
وتحقيق هذا الهدف مرتبط إلى حد كبير بالتعليم المتين فالعالم كله اليوم في إطار النظام العالمي الجديد الذي اجتاح كل المواجهات والسود والعمود ويعتقد مبدأ الجودة الشاملة حيث انتاج بل صليب Zero Defect وقد أصبح من أهم إستثمار كل طائفة بشرية في أي بلد على أصص من إمكاناتها، كما أنه من المهم أيضاً العمل على تنمية كل طائفة بشرية في إطار إستثمارها والعمل على تعليم كل فرد ربحاً أو أمراً أو بلاغاً سواء كان أو معالماً التعليم التكاملي، كما أن استثمار مرحلة الطفولة المبكرة وزيادة نسبة التعليم الجامعي وزيادة عدد سنوات التعليم وتحسين البنية التحتية والفكر، كما أن الإيمان بثقافة الانجاز تجعل من المجتمع مضمناً قادراً على مواجهة التحديات، كما أن تطوير المناهج التعليمية لتتواءم مع احتياجات المجتمع ومواجهة تحديات المستقبل.

كما أن تحقيق وحدة المعرفة والربط بين العلوم وربطها عن طريق العلوم البينية والربط بين الدراسة وأبحاث المجتمع على أي طريق من التعليم الأكاديمي والتطبيق العملي في الإنتاج وتجارة تجعل من الإنسان إنساناً متكامل الشخصية، ومن المهم جداً زيادة التربية العلمية، حتى يتحقق المجتمع ترابطه وبعده الإنساني وبعده الوحدانية، كما أن استغلال قوة العلم والتكنولوجيا يمكن من إنتاج مختلف صنوف السلع والخدمات التي تمثل البضاعة التي تتجاذب الأسواق العالمية بين أجهلها يتم التنازل إلى هذه الأسواق ومن أجلها أيضاً تعدد التفاعلات والتعاضلات، وتتميز تنمية القدرات البينية في مجال التعامل التكنولوجي على أساسين: الأول: تنمية القدرات الرئيسية لتزويد التعامل التكنولوجي في المجتمع وزيادة قدرته على توليد التكنولوجيا المحلية والاستفادة من صياغة نقل التكنولوجيا من الخارج، لذلك فإنه من المهم لكل دولة تريد تطوير نفسها تكنولوجيا وعلمياً أن تعمل على الآتي: أولاً، حشد وعقد القدرات العلمية والتكنولوجية لتزويد من إستثمارها العلمية كما وكيفا عن طريق توفير الرعاية لها وتطوير كفاءتها وإدارتها وبرامجها.

ثانياً، تعليم وتزويد الإسهامات الجينية من التكنولوجي والسلع والخدمات . وفي الواقع أن تنمية القدرات العلمية تستلزم توفير إطار إجماعي وسياسي ومناخ من شأنه إغناء طائفة أفراد أي مجتمع، فضلاً عن أن تنمية القدرات البينية تتطلب مستويات عديدة ومهارات مختلفة علمية ومعرفية، وحرفية، لذلك ينبغي النظر لتنمية القدرات البينية نظرة شاملة لا تقتضي من: 1- وضوح الأهداف التكنولوجية وإتخاذ متخذة لقرار بضورية الاعتماد على القدرات البينية . 2- وجود الحوافز المالية والأدبية . 3- توافر البنية التحتية اللازمة .

تطوير القدرات البشرية في ظل التغيرات العالمية والوعي المتنامي للتعليم

التهديدات والتحديات وكيفية الحاق بالهم الأخرى لاكان الفشل في السابق المستمر مع كافة الدول في الصعيد الإقتصادي والفكر والسياسي والبيولوجي . ويحدث أن التعليم المتطور والمحدث أصبح ضرورة من أهم ضرورات التنمية البشرية، فإن الأمر يحتاج إلى تغيير شامل في ثقافة المجتمع وسلوكياته تجاه التعليم ومطالباته وأهدافه ووسائل ضغط جودته وتقييمه، حيث أصبح التعليم وخلق الصلة بينة ألين في المجتمع بعد أن كان يوماً ما يعد لفظ للصغار الملتزمة للفرقة من العمل، وأكل ما سبق فإن هناك مجموعة من الأسباب والأدواف التي يجب تحقيقها وهي:

1- **تمكين الطفولة المبكرة:**
من المهم أن يدفع التعليم البنية الأساسية بالكامل في السنوات الأولى من عمر الطفل والأخص السنوات الست الأولى من عمره، لكن جزءاً من هذه السنوات لا يجب قسده مسيطرة المؤسسة التعليمية وهي السنوات الأربع الأولى من العمر، لأن فائدة من وجود آلية تضمن قدرات الطفل في تلك السنوات أيضاً بالاستفادة منها - وهنا يجب التأكيد على أن استثمار مرحلة الطفولة المبكرة في التعليم وتنمية قدرات الطفل العلمية يجب أن يبنى على حساب حق الطفل في معارسة طوفاً، فمن المهم جداً التوافق بين مطالبات التعلم وحق الطفل في التمتع بطفولته وإشباع حاجات الطفولة كالملاحة للصح والحضان والمف والمف والتقدير والإنتباه وحب الاستطلاع والواجب.

2- **تكافؤ الفرص:**
حيث يجب العمل على منح كل شخص حسب ميوله وإمكاناته الفرص التي تتيج له للقدرك الكافي من المعرفة التي تزعم للعمل الفاعل بصفته ككل . 3- **التوسع في التعليم:**
حيث أن الإزاح الكامل لكل الأطفال وإصلاح فرص الاستثمار في التعليم لا يكفي بعد أن يستلزم أن مسنوي التعليم يؤثر على فرص العمل المتاحة ويؤثر على قدرة الإنسان الاقتصادية في مركزه الاجتماعي فقد أثبتت الدراسات الاقتصادية أنه إذا كان متوسط سنوات التعليم للواحد أي مستوى أي دولة ست سنوات فقد لا يحدث فيها تقدم اقتصادي، وإذا كان متوسط سنوات التعليم يحدت بعض القدرات الاقتصادية، أما للدول التي استطاعت أن تحقق استقرار التعليم لفترة أكثر من عشر سنوات كالولايات المتحدة الأمريكية واليابان والمملكة وإسرائيل فقد حدث فيها انخلاق اقتصادي مذكور وهو ما يجب إتخاذ التدبير من التعليم وبالتالي وأن يقضي على الألية المالية والعمل على زيادة تعليم الفرد، وزيادة شريحة التعليم الجامعي، ومن المهم الاهتمام بهذا التعليم فلا يكفي أن تخرج آلاف من الباشعة كل عام وموهبهم تكاد تكون متوقفة على ما حصلوا عليه في التعليم الثانوي بالكاد.

4- **التميز في التعليم:**
تتميز التعليم المتميز في المواطن القادر على

وتمثل الإنسان عناصرها أساسياً في التنمية المستدامة - فهو أداتها وصانها وهو في نفس الوقت مهدفها ويتمتع في المجالات العلمية والتكنولوجية واللغوية والثقافية والإقتصادية والإجتماعية والأخلاقية وغيرها من المجالات العلمية والإنسانية الأخرى، أصبحت حقبة لا تروية الأمم في عصرها الراهن تتوقف على ما تشته من ثروة بشرية وليس كما كانت في الماضي على قدر ما تمكنه من ثروات أو موارد طبيعية . وتلبية البشر لإحداث تنوعهم وتميزهم لا يتأتى إلا عن طريق التعليم في جميع مراحله حيث التكوين والتثقيف والتدريب والتأهيل والممارسة الشاملة للعلم في إطار ثقافي سليم من القيم والأخلاق والسلوك والقدرة والصحة والإنتباه واللين والوعي . وإذا كان الإستثمار في التكنولوجيا الحديثة تحقيق التنمية وزيادة معدلات نموها أصبح إلزاماً علينا، فإن الإستثمار وفقد قيمته إذا لم يقابل بإستثمار مماثل في القوى البشرية، التي تتولى إدارة وصيانة وتطوير هذا التطور في التكنولوجيا في التعليم يستهدف اكمل وأشمل تطوير ممكن للفرد، من خلال زيادة مقومات ثلاثة في الإنسان هي:

أولاً - المعرفة بثلاقيها المعرفة العلمية، ومعرفة الإنسانيات، والمعرفة الكسنة وراء أنواع الفنون المختلفة، بجانب محاولة فهم طرق إنتاجها لم توجد بعد . ثانياً - القيم والسلوك والأخلاق . ثالثاً - الخبرة والمهارات . أما التدريب فإنه يستهدف في المقام الأول ربحية الإنتاج لأن التدريب يقدم بخلق إنتاجية مبدودة فعلاً . كما أن التعليم ببناءه المصري هو التعليم مدى الحياة ويمكن إتساع من خبرات التعليم الذاتي، وهذه مسألة أساسية لا المؤسسة التعليمية في أحسن أحوالها في أي دولة في العالم للتقدم لا تتشكل إلا 40 في المائة من الإجماع المعرفي للإنسان أما السنين في ثلاثة فيكتسبها من خلال التعليم الذاتي الذي يركز على الخبرات والقدرات قبل الخط والتفكير ويركز بجانب الإطار المعرفي على القدرات الحياتية والإبداعية والإبداعية التي تشكل قدرة الإنسان على حل المشاكل والإبتكار والقدرة على اقتسام الجهود . ومن المهم معرفة القدرات والكفايات التي تعمل على مواجهة

تطوير القدرات البشرية في ظل التغيرات العالمية والوعي المتنامي للتعليم

الخدمات الوطنية عبر طريقة التعلم، لتقديم

بمساهمة العلاقات العملية التكنولوجية وتنمية القدرات الوطنية نجد أن العملية التكنولوجية تبدأ بوجود طلب أو حاجة إلى تكنولوجيا لإنتاج سلع أو تقديم خدمات ويستتبع ذلك تقرير

لنقل تكنولوجيا أجنبية وهو ما يتطلب توفير قدرة منظمة على

تحليل الاحتياجات وتكنولوجيا إنتاجها بهدف التعرف على
يمكن تمييزها منها بالقدرة المحلية توصلا إلى ذلك الحزمة
التكنولوجية وهذه القدرة على التحليل والتمييز وتحديد أساليب
التكنولوجيا الوطنية والأجنبية عملية حاسمة لكل مجالات العملية
التكنولوجية ووضع السياسة الخاصة بكيفية التعامل التكنولوجي،
وعندما تكون بعض التكنولوجيات خارج قدرة المجتمع وتقرر
استيرادها فإن مراحل العملية التكنولوجية تتضمن التعرف

على التكنولوجيا واختيار التصميم وقدره المدة والتنفيذ والإشياء والتشغيل وتطويرها وتحسينها.

أما في حالة اتخاذ قرار بتطوير تكنولوجيا محلية فإن المراحل تتحدد في الدراسة والبحث والتطوير والتصنيع والتنفيذ والإشياء وتصنيع المعدات وتشغيلها والتسويق والإنتشار ثم التحسين والتطوير.

۱- ولسی کلنا حالتین (تولید تکنالوجیا) محیطہ او نقل تکنالوجیا

أ- قنوات داخلية.

المقنونات الداخلية في جهات التعليم والتربية

أما القنوات الخارجية (الدولية) فهي اتفاقات نقل التكنولوجيا والاستثمار الأجنبي والتعاون الدولي (ثنائي أو متعدد الأطراف أو إقليمي أو دولي) وينبغي أن تكون تنمية

في كلتا الحالتين (تتولد تكنولوجيا) محليّة أو عالميّة، تكنولوجيا

صلة معالي بين الصحافة العربية

بقلم / حسن بهنام

في البداية بمناسبة العيد القومى الفرنسى، اتوجه بـإسرى وإسلام أسرة المکتب الصحفى الإقليمى لوكالة بروفنسىس، بالشكر إلى مسؤولي وجهى العلاقات والزئاد الصحفىين إلى مجلة "إنترشيانال" لحسن تعاونهم الدائم في إعطاء صورة موضوعية ودقيقة عن العلاقات الاقتصادية والتجارية بين مصر وفرنسا التى تتوسع بين يديهم.

وفي إطار هذا التعاون المثالى، تم خلال العام الماضى توزيع 256 كتاب ومك صحفى عن أحدث التكنولوجياات الفرنسية ومختبرات ومعدات وصعاري وإرساءات ريسامات الشخصيات والبلاد، وتم نشر 1614 مقال وتحليل ومقالة في الصحف العربية والإقليمية، كما تم إنتاج 17 ملف صحفى (press book) قبل وعقب هذه المناسبات.

وهذا يؤكد مرة أخرى على الإهتمام الدائم للإخوة والأخوات الصحفىين واليدوي الهام التي تلهم الصحافة المصرية في تدعيم وتوسيع العلاقات الاقتصادية والتجارية بين القاهرة وباريس.

ويذكر أن المکتب الصحفى الإقليمى لوكالة الفرنسية لتتمة (UBIFRANCE) في القاهرة يغطي أيضا 9 دول عربية في المنطقة مع لبنان، سوريا، الأردن الإمارات العربية المتحدة، المملكة العربية السعودية، الكويت، عمان، قطر والبحرين.

وسيس توسيع التثاقبات في الإمارات العربية المتحدة، سوف تم قريباً لإفتتاح فرع المکتب في القاهرة في حين وذلك قبل نهاية العام الحالي كما أن تدرس حالياً إمكانية توسيع نشاط مکتب القاهرة لغطي أيضا دول المغرب العربي وفي مقدمتهم ليبيا وتونس والجزائر.

ونظراً لتوسيع نشاط المکتب الصحفى الإقليمى لوكالة بروفنسىس، أن إستمرار إختيار القاهرة مركز رئيسي لنشاط المکتب في الشرق الأوسط على أهمية الصحافة المصرية المتخصصة والعامت من جهة، والأخوات الأممية التي تربط المکتب وإسلامات الصحافة المصرية في جهة أخرى، حيث أن الأخوات والأمميين الصحفىين يتعاملون بصورة دائمة ومستمرة مع المکتب وذلك في سبيل تدعيم العلاقات الاقتصادية والتجارية بين مصر وفرنسا.



من عالم الكمبيوتر،

طرح إحدى الشركات العالمية في الأسواق «لغة» الكمبيوتر ليتمكن قياس درجة حرارة القرية حيث تحتوي على مؤشرات ليزر يعمل من خلال فتحة USB ويبلغ سعرها 18 دولار تقريباً.

همسات:

- كن قائماً تكن أعنى الناس.
- الشهرة طعمها لذيذ .. لكن ثمنها حال.
- أعظم الأشياء أن يملك الإنسان القدرة على الفقر فوق الصلوات.

خد صوك فقالوا: لنزلات البرد تناول فيتامين C، بكثرة

كشفت دراسة حديثة أن الاعتقاد الشائع بأن تناول كميات كبيرة من فيتامين «C» تقى الجسم من نزلات البرد إعتقاد خاطئ حيث يحتاج الجسم فقط إلى 50 مليجرام من هذا الفيتامين يومياً وما يزيد يسبب حموضة وتكون حصاوي الكلى.

أوائل:

- أول شيء خلقه الله سبحانه وتعالى هو .. القلم.
- أول جبل وضع على الأرض هو جبل أبي قبيس مكة المكرمة.
- أول بيت بني من حكمة المخرقة.
- أول من مسجد لأدم من الملائكة هو إسرافيل.

طلب العلم حتى الموت:

كان أحد كبار العلماء في الرياضيات على فراش الموت وزاره أحد تلامذته ليردعه وكان في الفراغ الأخير واستنصر العالم من التلميذ عن إحدى المسائل التي تشغله ولا يعرفها فقال له عذيرة: كيف يشغل هذا الأمر وأنت على فراش الموت وهو لن يفيدك في شيء! فقال له: خير لي أن أموت وأنا أعرفها على أن أموت وأنا لا أعرفها!!

حكمة العدد:

حكم ضميرك حتى لا تندم وقت لا يتسع للندم

الأذن اليسرى .. أكثر عاطفية

دراسة أمريكية حديثة أجرتها جامعة تكساس ذكرت أن الأذن اليسرى لدى الإنسان أكثر استجابة للكلمات الرقيقة من الأذن اليمنى. لذلك لا تتدشش إذا لاحظت أغلب الناس يميلون ولقائهم اليسرى إلى اللحن الذي يقول لهم كلمات عاطفية جميلة وسمر الباحثون ذلك بأنه يوجد تناعم أفضل بين الجزء الأيمن من الدماغ والأذن اليسرى من ناحية الاستجابة العاطفية حيث أن الجزء الأيمن هذا يوجد به المناطق المسؤولة عن المشاعر والأحاسيس والتي تستجيب لها الأذن اليسرى أقوى وأسرع من الأذن اليمنى.

الأبراج والحب:

برج السرطان والحب (21 يونيو، 20 يوليو)

لبي عند مولد السرطان يرتبط إلى حد بعيد بمفهومين أساسيين عليهما يصبى به هما: الأمومة والتضحية ولا يتكلم بصراحة ولا يدير عن مشاعره ولقائه يوضح ريتنيز في علاقته العاطفية بتفهمه العميق والعنى الطبيعية الإنسانية وتحليله لشاعر الحب.

الرجل السرطان وموقفه من المرأة:

يصر الرجل السرطان بالمستولية ويسمى إليها مما يبحث في نفوس الذين حوله شعوره بالملكية والراحة. المعلقة عنده مرتبطة ارتباطاً شديداً بالألم إذا فهو يبحث عن امرأة يضمن إلى جانبها تسامحه وتفهمه يهتم بكل شؤونها يبدو عصبياً شرساً غلبها أحياناً ثم يتحول بعد دقائق إلى إنسان عاطفي رقيق وموحد في المرأة الدائري كما أنه يتعلق بالتقاليد والجانب العائلي.

أطراف السرطان وموقفها من الرجل:

تعنى المرأة السرطان خلاصة الأنوثة الرقيقة فهي دائماً وأبداً غامضة ومربجة ومع ذلك فهي موفية في إيمان جو دافئ ومرتب ومهادن داخل منزلها الزوجي لأنها تهوى تلمين الرفاعية وهناك العيش الزوجي كثيراً من موفودات هذا لرجل ويعتبر الرجل أنظراً كبراً ينبغي تدليلهم ومراعاتهم في كل الأحوال والمجالات والعلاقات مع هذا النوع من النساء تبدو مخفية ومتعة في أن واحد.



نصائح للمرأة

كلمات تحت الأضواء (لكل امرأة)

المرأة: تملك عظيم يتكلم مع مرور الزمن. الموقعية، جزيئة جميلة غارقة في بحر السنين. الألام: الفطيد الأبيض في الظل الكحل الصفاة: كالشمس إما تفلأ أو تحرقنا. الجدة: حكمة سوية، تعلم بالرداء الأبيض. الأيام: كالسبابة بين الحياة والموت والحكم هو الله. الموت: هو موت القلب وليس خروج الروح. الجدة: (سهم ذهبي) كالهلال: لنا، أبدي الأبناء: نتاج سبهم حب وفرار بالقاء، وشعور أبوي.

الضواكه وشمس الشتاء (أسرار السعادة)

إن شمس الشتاء الدافئة من أول أسرار السعادة وقد أثبت الباحث الألماني دكتور هينريش أن شماعة ضوء الشمس يساعد على التوازن النفسي ويكمل معه فناناً «بزن» تناول قطعة من الشيكولاتة كجربة من الحوى تعطي جربة إمتعاش المشاعر. ويفضل أن تناول الموز قبل النوم يساعد على التخلص من الألام المزمنة والكوابيس وينهي مشكلة الأرق.

فائدة المكسرات والتوازن النفسي

لقد أثبت العالم الأمريكي مولاي فيرميزان: أنه عند الشعور بتوتر المزاج يقع الإنسان بتناول قليل من المكسرات لأنها تعيد الإنسان إلى حالته الطبيعية في أقصر وقت ممكن. لأن المواد العنصرية الموجودة داخلها تساعد على تقوية الأعصاب وإعادة الإنسان إلى حالته المعتدلة مع نفسه وأصحابه.

النساء أكثر يكاء من الرجال

إن النساء علمياً أكثر بكاء من الرجال يرجع إلى وجود هرمونات خاصة وهي هرمون البرولاكتين وهذا الهرمون يفرزه الجسم كرد فعل للتوتر.

أسرار جمال المرأة

- (1) سر الجمال في بياض ثلاث (1) بياض الجلد. (2) الأسنان (3) العين.
- في قصر ثلاث: (1) العينين (2) أهداب العيون. (3) الحاجبين.
- في مرة ثلاث: (1) الشفتين (2) الخدين.
- (3) الأنف.

- في طول ثلاث: (1) القامة (2) الشعر. (3) العين.

- في قصر ثلاث: (1) اللانين (2) الساقين (3) الأسنان.

- في سنة ثلاث: (1) الشفتين (2) الذراعين (3) حلمات الصافين.

- في صف ثلاث: (1) الخصر. (2) الدين. (3) القدمين.

- في رقة ثلاث: (1) الأصابع (2) الكف (3) الشعر.





إيجيبتانس

لخدمات وحلول النقل المتكامل عالمياً

نحن نبذل الجهد، ونمتلك الخبرة، ونقدم الخدمة



فروع القاهرة: إدارة المبيعات والتسويق: ١٥ شارع أحمد عرابي - برج البردي - المهندسين - ١٢٤١١ إمباص
تليفون: ٣٤٤٨٧٨٧، ٠٢ ٣٤٤٨٧٨٥ - ٣٤٥٠٧٦١ فاكس: ٠١٢ ٣٩٢٠٠٧٢ موبيل: ٠١٢ ٣٤٤٧٨٥
بريد الكتروني: sales-marketing@egytrans.com.eg



الشركة القابضة للنقل البحري والبري

ش.م.ق.م



شركة دميطة لتداول الطويات والبضائع

ت.ش.م.م

DAMITTA CONTAINER & CARGO HANDLING CO.

أقرب الموانئ لمراكز الإنتاج والتوزيع

شبكة مواصلات متطورة

تقلل تكاليف النقل الداخلي إلى جميع محافظات الجمهورية

إنهاء الإجراءات والتسليم في نفس اليوم

للمزيد من المعلومات يرجى الاتصال بنا

تعريفه مخفضة لحاويات الترانزيت والبضائع العامة

جميع عالمية

نحن دائما..... بآبكم إلى الأسواق العالمية



المركز الرئيسي: داخل الدائرة الجمركية - ميناء دميطة

عنوان تفرعي: دميكاوت دميطة

تليفون: ٢٩٠١٧٠ - ٢٩٠١٠١ - ٢٩٠١٠١ - ٢٩٠١٠١ - ٢٩٠١٠١ - ٢٩٠١٠١

فاكس: ٢٩٠٧٧٧ - ٢٩٠٧٧٧

الرقم البريدي: ٣٤٥١١ - ص.ب ١١ دميطة

e-mail: damitta@dmh.com.eg



الهندسية للحاويات

ش.م.م.

أنشطة الشركة :

شحن وتفريغ :

مزاولة أعمال الشحن والتفريغ لسفن البضائع العامة والعبارات.

خدمة تشغيل ساحات :

مزاولة أعمال تداول الحاويات والأنشطة المرتبطة بها من أعمال التحميل والتفريغ والتستيف والنقل والتشغيل بالساحات لكافة أنواع الحاويات الواردة والصادرة.

خدمة الحاويات :

- خدمة نظافة وصيانة وإصلاح الحاويات العادية
- خدمة صيانة وإصلاح الحاويات المبردة
- خدمة اختبار ما قبل الرحلة للحاويات المبردة (PTI)
- خدمة تشييد الحاويات الفارغة



www.ship-crew.com

٨ شارع محمد رجب (اتحاد ملاح البستان) خلف فندق ميركوري - سايا باشا - الإسكندرية
تليفون : ٥٨٤٢٣٩٨ (٠٣) / فاكس : ٥٨٤٢٥٢٨ (٠٣) ص.ب ٢٢٠ سيدى جابر - الإسكندرية

مجمع إنتر ناشيونال

3 5 2007



الأستاذ / محمد مصطفى والأنسة / سارة
أرق التهاني من / عبد الرحيم مصطفى
الخطوبة السعيدة



الأستاذ / عمرو سعيد والأنسة / بوسي وجدي



حسن الصلاح - مایسة سعيد

نصحت من الاعمال



الإعلامي / عبد الرحيم مصطفى يهنئ
أ/ حسان حسن النجار
بأهتات مجموعة التحدي للملحة
CHALLENGER GROUP

بيورتوفيق - السويس
تتويج سن - وكيل ملاحي - ممثل ملاك
أطيب التهاني... وبالتوفيق والأزدهار

حفل زفاف

الدكتور / أيمن النحراوى

فى حفل بهيج بقاعة كريستال-أكاسيا تم
كرامة اللواء/مهدي عز الدين مساعد وزير
الداخلية الى الدكتور/أيمن النحراوى
الأستاذ بالأكاديمية العربية للعلوم
والتكنولوجيا والنقل البحري، حضر
ال حفل عدد كبير من الأهل والأصدقاء
والزملاء من أساتذة الأكاديمية البحرية،
فى مقدمتهم الأستاذ الدكتور/أحمد
صيد للشيخ محمود صيد معهد النقل
الدولى واللوجستيات، وتيف من أساتذة
جامعة الإسكندرية وشباط القوات البحرية
وهيئة الشرطة، ووزارة الاقتصاد ووزارة النقل
وقطاع النقل البحري.



وكذلك شرف الحفل
عدد من الأصدقاء العرب
من الجمهورية السورية
وجمهورية السودان
ومملكة البحرين والملكة
العربية السعودية ودولة
الإمارات العربية المتحدة

ألف مبروك النجاح



محمد جمال محمد رضوان



محمود أشرف السكوتى



إسلام أشرف السكوتى



أجمل التهاني للطالب النبى عز
عصام محمد مبارك لحصوله على
الشهادة الابتدائية بمجموع 97%
من مدرسة محمد كريم، فدا لنا التقدم
إلى الامام والمواطنة على النجاح.
جداك عبد السلام

الأستاذ / محمد نصر مصطفى شحاته
تهنئة من قطاع النقل البحري بلوغه
سن التقاعد



عيد ميلاد سعيد



أسرة أميرال تهانى الزميل محمد محسن
بعيد ميلاد ابنته جنة محمد محسن

جاء محمد أحمد حسني



سلمى البدرى جابر



محمد سعيد صبح



محمود خالد سيد عبد الجوار



مريم شعبان قرنى



أحمد محمد البدرى



سار محمود القاسم



AMIRAL MANAGEMENT CORPORATION

From consultation and project management through to systems design, operation and support, AMC provides start-to-finish solutions and a single point of accountability to simplify and improve your business operations.

- Application Service Provider (ASP)
 - Port Automation Systems
 - E-Commerce Systems
 - Infrastructure
 - Support Services
 - Security Systems
- 
- 



ORACLE CERTIFIED
PARTNER

29 Farid Street, Heliopolis, Cairo, Egypt 11341
Phone: +202 414 99 44 Fax: +202 414 88 77
Website: amc.amiral.com Email: sales@amc.amiral.com



INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.

الشركة الدولية للملاحة والشحن



APL

WE CARRY YOUR CONFIDENCE

INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.

E.S.Co

ARAB REPUBLIC OF EGYPT

*The pulse of goods
around the world, all
day and all night*

With the largest fleet of
container ships connected
to a worldwide network
of trucks and trains,
APL can be relied on to
move your goods
around the world

Dubai Regional Office:

Telephone: (01) 521304

Suez Office:

Adabia Port

Tel. & Fax: 2- (062)-360440, 360441

Cairo Office:

5, Farid St., Heliopolis

Tel: 2-(02) - 4141590, 4141591

4141592, 4141593

Fax: 2-(02) - 4141885

Alexandria Office:

10, Romanian Museum St.,

Al Messalah- Attareen

Tel: 2-(03)- 4809015 (5 lines)

Fax: 2-(03)- 4805786

Port Said Office:

21, Al Gabrty St.

Tel: 2-(066)- 352940, 352941

352942

Fax: 2- (066)- 352943

